

GLOBAL STUDIES INSTITUTE DE L'UNIVERSITÉ DE GENÈVE

COLLECTION « MÉMOIRES ÉLECTRONIQUES »

Vol.115-2022

**Les villes globales des Émirats :
forces et faiblesses face aux enjeux de développement**

Mémoire de recherche présenté pour l'obtention du
Master Moyen-Orient
par Thibault Rousselot

Sous la direction de Rémi Baudouï
Juré : Laurent Matthey
Genève, février 2022

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier le Professeur Rémi Baudouï d'avoir accepté de diriger mon mémoire. Ses conseils réguliers ont permis d'adapter ma réflexion mais également de faire émerger des perceptions multiples qui m'ont aidé tout au long de mon travail.

Je tiens à souligner la qualité des enseignements que j'ai reçus durant mes semestres de Master et qui m'a inculqué une vision globale du Moyen-Orient mais surtout un cadre théorique solide qui était essentiel à la réalisation de ce mémoire.

Je suis également à exprimer ma reconnaissance envers M. François Deshors, qui m'a rappelé l'importance et la nécessité de la rigueur dans la réflexion et la rédaction d'un travail.

Par ailleurs, je tiens particulièrement à remercier toutes les personnes de mon entourage qui m'ont soutenu et m'ont poussé à constamment fournir le meilleur de moi-même face à la montagne qui me faisait face. Une pensée particulière pour mes parents, mon frère, ma compagne et mon cousin qui m'ont encouragé tout au long de mon travail.

Enfin, je remercie sincèrement mes amis du Master et d'ailleurs qui m'ont proposé de relire mon travail et de m'apporter des commentaires pour étayer ma réflexion.

Sommaire

Remerciements	2
Sommaire	3
Introduction	4

Partie I - Les villes émiraties dans la mondialisation : un modèle en construction

1. Un urbanisme grim pant adapté au monde global	10
2. Un enjeu commun : trouver un modèle économique durable	31
3. Une mutation inédite des formes sociétales	40

Partie II – L'impossible modèle du développement durable aux Émirats

4. L'enjeu environnemental : une quête complexe dans un cadre hostile	47
5. L'enjeu social : une méthode sociétale désavantageuse	51
6. L'enjeu économique : un modèle perméable aux crises	55
7. L'enjeu sécuritaire : une condition préalable à la durabilité	57
8. Les territoires délaissés de la mondialisation : les autres villes du territoire national	60

Partie III – Émettre une vision nouvelle de la ville émiratie

9. La réorganisation urbaine de la ville de demain : une nécessité climatique	62
10. L'exode de la ville globale : l'intégration économique d'un territoire plus large	63
11. Une réelle dynamique de réponses aux questions environnementales	64
12. Une future vision sociale : le renouveau de l'identité émiratie	65
13. Les enjeux sécuritaires de demain : l'établissement d'un cadre sécuritaire avancé	66

Conclusion	68
Bibliographie	70
Annexes	81
Table des matières	88

Introduction

Depuis quelques années, certains pays sont devenus des précurseurs dans l'interdiction des voitures thermiques aux horizons 2025 ou 2030 afin de limiter les émissions de gaz¹. La communauté internationale vise désormais différents objectifs dont la neutralité carbone². En effet, cette démarche s'inscrit dans une volonté de réduire drastiquement les énergies fossiles, qui sont sources d'émissions³. En conséquence, ces projets impacteraient considérablement les pays producteurs d'hydrocarbures, qui doivent aujourd'hui revoir durablement leur modèle économique.

Les Émirats ont entamé depuis quelques années des politiques de diversification économique tournées vers la mondialisation. Il semble alors pertinent de s'intéresser au modèle de diversification économique émirati afin d'en déceler les forces et les faiblesses.

Le Golfe est une région qui s'est toujours inscrite dans les échanges commerciaux mondiaux. Certains affirment même qu'il serait la plus ancienne voie maritime de commerce du monde⁴. En effet, déjà au quatrième millénaire avant Jésus-Christ des échanges s'effectuaient et l'ancienneté du peuplement remonterait même à la préhistoire⁵. Les tribus locales s'étaient organisées en petites localités de pêcheurs, de marins et de commerçants⁶. Les Grecs avaient notamment perçu l'importance de la région et y avaient installé un comptoir sur l'île de Faylaka au large de l'actuel Koweït⁷. De plus, les échanges font également voyager les marins du Golfe qui sont présents dans des ports indiens et d'Afrique⁸.

Le Golfe partage une relation spéciale avec l'Occident, intéressé par les routes commerciales et résultant de la présence portugaise du XVI^e siècle et britannique du XIX^e au XX^e siècle⁹. La présence des Britanniques fait connaître au Golfe une grande période de prospérité, permettant le développement d'activités économiques le long des côtes et particulièrement la pêche des perles¹⁰. La boutre, bateau typique du Golfe, était le symbole de cette évolution, servant aussi bien à transporter des marchandises qu'à la pêche¹¹. Les ports étaient également devenus des zones économiques dynamiques notamment dans la réexportation et la contrebande¹². C'est cependant l'arrivée des hydrocarbures qui va consolider le pouvoir des familles régnantes et en outre déterminer les frontières entre les Émirats¹³. Pour rappel, l'hydrocarbure est une énergie fossile énergétique très utilisée dans les industries. On parle généralement d'hydrocarbure pour parler du pétrole et du gaz naturel¹⁴. Les caractères qui nous intéressent fortement sont d'une part son utilisation dans les industries et de l'autre ses propriétés non renouvelables car sa formation nécessite un nombre très conséquent d'années¹⁵.

¹ LE POINT AUTO avec AFP, « Ces pays où les jours du moteur thermique sont comptés », in *Le Point*, 09 Août 2021, consulté le 17 novembre 2021 sur https://www.lepoint.fr/automobile/ces-pays-ou-les-jours-du-moteur-thermique-sont-comptes-09-08-2021-2438242_646.php

² *Ibid.*

³ *Ibid.*

⁴ André BOURGEY, « L'histoire des Émirats arabes du Golfe », in *Hérodote*, 2009, n°133, pp. 92-99.

⁵ *Ibid.*

⁶ Yves LACOSTE, « Éditorial : le Golfe et ses Émirats », in *Hérodote*, 2009, n°133, pp. 3-31.

⁷ *Ibid.*

⁸ André BOURGEY, « L'histoire des Émirats arabes du Golfe », *op. cit.*

⁹ *Ibid.*

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ *Ibid.*

¹² *Ibid.*

¹³ *Ibid.*

¹⁴ LA RÉDACTION, « Hydrocarbure : Définition, classification et utilisation », in *GEO*, 27 novembre 2018, Consulté le 14 novembre 2021 sur <https://www.geo.fr/environnement/hydrocarbure-definition-classification-et-utilisation-193625>

¹⁵ *Ibid.*

Les gisements de pétrole ont été découverts dès 1932 à Bahreïn puis en 1949 au Qatar, en 1958 à Abu Dhabi et enfin en 1966 à Dubaï¹⁶.

Toutefois, les gisements étaient disproportionnés. D'une part le Bahreïn avait de modestes réserves et d'une autre part les Émirats Arabes Unis et le Qatar détenaient de grandes quantités, respectivement 7,9% des réserves mondiales en 2007 pour l'un et 2,2% pour l'autre¹⁷. En outre, les disproportions sont également interétatiques. Ainsi, lorsque les Émirats Arabes Unis exportent 2,8 millions de barils de pétrole par jour en 2007, 90% provient d'Abu Dhabi tandis que Dubaï ne représente que 6%¹⁸. Par ailleurs, il convient également de souligner la présence du gaz naturel au Qatar rassemblant 14,4% des réserves mondiales en 2007¹⁹ et également aux Émirats Arabes Unis qui représentent la quatrième puissance gazière mondiale²⁰.

La découverte des hydrocarbures propulse les Émirats d'un état de pauvreté à une croissance économique exponentielle²¹. En 2001, le Produit Intérieur Brut (PIB) des EAU s'élève à 69,2 milliards de dollars et en 2007 184,9 milliards²². La croissance quant à elle s'articule autour de 8% dans les années 2000 jusqu'à atteindre 30% en 2007²³. Le Qatar produit en 1951 46'500 barils de pétrole par jour pour atteindre des revenus de 4,2 millions de dollars par jour²⁴. Le Bahreïn entretient un lien spécifique avec l'Arabie Saoudite puisqu'il partage avec elle depuis 1958 le puits de pétrole d'Abu Safa²⁵. L'Arabie Saoudite lui reverse ainsi la moitié des revenus qu'elle en tire soit environ 1 milliard par an²⁶. En 2018, un champ de pétrole pouvant contenir 80 milliards de barils de pétrole ainsi qu'environ 400 milliards de mètres cubes de gaz a été découvert. Une trouvaille qui pourrait à terme changer l'envergure économique et politique du Bahreïn²⁷.

La découverte des hydrocarbures s'accompagna quelques années plus tard par l'indépendance des Émirats faisant suite à la décision en 1968 du retrait de la présence britannique à la fin de l'année 1971²⁸. Ainsi dans l'année 1971, trois États souverains proclament leur indépendance : Le Bahreïn le 14 août 1971²⁹, le Qatar le 3 septembre 1971³⁰ et les Émirats Arabes Unis le 2 décembre 1971³¹.

Les Émirats Arabes Unis forment une fédération de sept Émirats distinctement différents, dont les plus grands sont Abu Dhabi la capitale, vaste de 67'000 km² et Dubaï s'étendant sur 3'800 km². Puis cinq autres du plus vaste au plus petit tels que Sharjah et ses 2'590 km², Ras al-Khaimah avec 1'680 km², Fujairah grand de 1'170 km², Umm al-Qaiwain 770 km² et enfin Ajman avec 260 km²³².

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Philippe BOULANGER, « Les défis géopolitiques d'une nouvelle puissance régionale : Les Émirats arabes unis », in *Hérodote*, 2009, n°133, pp. 58-91. <https://www.cairn.info/revue-herodote-2009-2-page-58.htm>

¹⁹ André BOURGEY, « L'histoire des Émirats arabes du Golfe », *op. cit.*

²⁰ Philippe BOULANGER, « Les défis géopolitiques d'une nouvelle puissance régionale : Les Émirats arabes unis », *op. cit.*

²¹ *Ibid.*

²² *Ibid.*

²³ *Ibid.*

²⁴ Florence RENARD-GOURDON, « Comment le petit Qatar est devenu si riche si rapidement », in *Les Echos*, 10 juin 2017, consulté le 17 novembre 2021 sur <https://www.lesechos.fr/2017/06/comment-le-petit-qatar-est-devenu-si-riche-si-rapidement-172941>

²⁵ André BOURGEY et Laurence LOUËR, « Bahreïn », in *Encyclopaedia Universalis*, 2022, consulté le 22 janvier 2022 sur <https://www.universalis.fr/encyclopedie/bahrein/3-evolutions-socio-economiques/>

²⁶ *Ibid.*

²⁷ *Ibid.*

²⁸ David NASSAR, « Comment Bahreïn est devenu indépendant », in *L'Orient-le jour*, 14 août 2018, consulté le 19 septembre 2021 sur <https://www.lorientlejour.com/article/1129900/comment-bahrein-est-devenu-independant.html>

²⁹ *Ibid.*

³⁰ QATAR TOURISM, « Histoire du Qatar », 2022, consulté le 06 janvier 2022 sur <https://www.visitqatar.qa/fr/about-qatar/history-of-qatar>

³¹ Anne-Lucie CHAIGNE-LOUDIN, « Émirats Arabes Unis », in *Les Clés du Moyen-Orient*, 01 février 2010, consulté le 12 décembre 2021 sur <https://www.lesclesdumoyenorient.com/Emirats-Arabes-Unis.html>

³² Yves LACOSTE, « Éditorial : le Golfe et ses Émirats », *op. cit.*

Les frontières de ces Émirats ont été délimitées en demandant aux habitants qui étaient leur *Sheikh*³³. Le terme *Sheikh* se définit par le terme de respect des musulmans pour toute personne respectable et fait référence ici à l'Émir³⁴.

Les couleurs du drapeau des EAU symbolisent l'unité de la nation arabe³⁵. Le Qatar s'étend sur une superficie de 11'586 km² ³⁶. Enfin, le Bahreïn est un archipel grand de 750 km² ³⁷.

Les Émirats entretiennent des liens fondamentaux et font partie de plusieurs organisations régionales permettant les communications et la prise commune de décisions.

L'Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole (OPEP) dans son essence, a été créée pour faire concurrence aux entreprises internationales exportant le pétrole³⁸. Créée en 1960 à Bagdad, l'organisation est devenue un acteur central du marché pétrolier³⁹. Les Émirats Arabes Unis et le Qatar (jusqu'en 2017) en sont membres mais pas le Bahreïn⁴⁰.

L'organisation souhaitait utiliser les ressources énergétiques en tant qu'arme politique en axant ses décisions autour du contrôle des prix, de la fiscalité pétrolière ainsi que la détermination de la production de ses membres⁴¹. Toutefois, le caractère hétérogène des membres de l'organisation mène à de nombreux désaccords fondamentaux : « l'OPEP souffre depuis sa création de l'absence de mécanisme de compensation interne et d'incitations à respecter les quotas. Ces derniers, établis en fonction des réserves déclarées par les différents pays membres, ont historiquement fait l'objet de violentes luttes internes et autres tricheries »⁴². De plus, l'avenir de l'OPEP pourrait également décliner à l'aube des diversifications économiques initiées par certains de ses membres⁴³.

L'Organisation des Pays Arabes Exportateurs de Pétrole (OPAEP) est créée le 9 janvier 1968 à Beyrouth par la Lybie, le Koweït et l'Arabie Saoudite⁴⁴. L'organisation s'est depuis agrandie et comprend désormais onze membres dont le Qatar, le Bahreïn et les Émirats Arabes Unis⁴⁵. L'Organisation se base sur le principe que les ressources pétrolières représentent une part importante des revenus économiques de ses pays membres, elle cherche alors à créer un développement prospère et commun à travers la production des hydrocarbures⁴⁶.

Enfin, le Conseil de Coopération du Golfe (CCG) est l'organisation régionale réunissant tous les États Arabes du Golfe sauf l'Iraq⁴⁷. Créé en 1981, le conseil s'articule autour d'une coopération qui fixe les lignes

³³ Frédéric COMPAIN, « Émirats, les mirages de la puissance », in *ARTE France*, Artline Films, TV5 Monde, RTS, 2M Maroc, 2014, https://boutique.arte.tv/detail/emirats_mirages_puissance_serie

³⁴ « Cheikh », in *Larousse*, consulté le 16 janvier 2022 sur <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/cheikh/15050>

³⁵ Frédéric COMPAIN, « Émirats, les mirages de la puissance », *op. cit.*

³⁶ DIRECTION GÉNÉRALE DU TRÉSOR, *Qatar Situation économique*, Ministère français de l'économie, des finances et de la relance, 25 mai 2021, consulté le 26 janvier 2022 sur <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/QA/situation-economique>

³⁷ David NASSAR, « Comment Bahreïn est devenu indépendant », *op. cit.*

³⁸ Frédéric COMPAIN, « Émirats, les mirages de la puissance », *op. cit.*

³⁹ Emmanuel HACHE, « L'OPEP peut-elle survivre dans un monde d'abondance pétrolière ? », in *Revue internationale et stratégique*, 2016, n°104, 59-68, <https://www.cairn.info/revue-internationale-et-strategique-2016-4-page-59.htm>

⁴⁰ « O.P.E.P. (Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole) », in *Universalis*, 2022, consulté le 15 janvier 2022 sur <https://www.universalis.fr/encyclopedie/organisation-des-pays-exportateurs-de-petrole/>

⁴¹ Emmanuel HACHE, « L'OPEP peut-elle survivre dans un monde d'abondance pétrolière ? », *op. cit.*

⁴² *Ibid.*

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ ORGANIZATION OF ARAB PETROLEUM EXPORTING COUNTRIES, « History – The definition of the organization », 2018, consulté le 19 janvier 2022 sur <https://www.oapecorg.org/Home/About-Us/History>

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ Philippe BOULANGER, « Les défis géopolitiques d'une nouvelle puissance régionale : Les Émirats arabes unis », *op. cit.*

directrices de la politique à mener⁴⁸. L'activité économique de chaque pays est sensiblement similaire et s'axe principalement sur le commerce des hydrocarbures⁴⁹. La coopération économique s'appuie sur plusieurs accords contribuant à favoriser le dialogue des membres notamment par l'élimination progressive des visas, l'uniformisation des permis de conduire et l'autorisation d'acquérir des biens immobiliers⁵⁰. De plus, le conseil détient une puissance de rayonnement conséquente avec plus de 2'000 milliards de dollars d'avoirs à l'étranger en 2007⁵¹. Toutefois, bien que similaires, les membres restent très attachés à leur souveraineté, quitte à être pourvus de grosses divergences se reflétant d'ailleurs sur l'aspect militaire⁵². On remarque que l'armée saoudienne détient principalement du matériel américain tandis que les armées émirienne, qatarie et koweïtienne détiennent majoritairement du matériel français⁵³. Dès lors, les conflits internes additionnés aux divergences structurelles et visionnaires pourraient mettre en péril l'avenir du conseil.

Outre la place régionale et internationale des États du Golfe, il convient à présent de définir les notions qui seront abordées régulièrement dans notre développement.

Un des termes principaux de l'analyse qui va suivre s'articule autour du concept de la ville globale introduit par Saskia Sassen dans son ouvrage *The Global City* en 2001⁵⁴. Sassen développe l'idée que certaines villes se sont peu à peu immiscées dans une économie globalisée, c'est-à-dire des échanges de biens et de services internationaux dont les acteurs sont ces villes. Elle en analyse alors les mécanismes qui en ont résulté. Son analyse s'articule autour des villes de New York, Londres et Tokyo. Nous allons faire un résumé succinct de son analyse en évoquant les aspects qui pourront conforter l'analyse qui suivra. Sassen met en lumière l'évolution des villes qui se sont inscrites dans une dynamique globale. Premièrement, dans l'évolution du caractère économique par l'éloignement des industries et l'émergence d'une économie des *Finance, Insurance and Real Estate* (FIRE) regroupant les banques, les fonds d'investissements, les compagnies d'assurances, etc. Deuxièmement, cette économie a des impacts au niveau national, notamment par la centralisation des sièges des entreprises nationales dans les villes globales. Mais également au niveau international, dans l'établissement d'offices dans des villes globales de l'étranger. Une dimension qui mène à prendre part à des activités sur une plus large échelle et la naissance de réseaux. Enfin, elle établit également l'évolution de la population à travers la gentrification de certains quartiers, poussant au départ les classes populaires vers l'extérieur des villes. Mais également l'attraction de nouveaux professionnels travaillant essentiellement dans les FIRE. En outre, elle décèle l'émergence de nouveaux quartiers d'affaires regroupant les sociétés spécialisées dans certains domaines.

Ainsi, cette dimension globale, que Sassen attache à la ville, tend à s'insérer dans le modèle de diversification économique initié par les villes du Golfe, l'analyse qui suivra mettra en exergue cette dimension.

Le concept de mondialisation a très souvent été cantonné à son aspect économique⁵⁵ provenant du terme *globalisation* en anglais qui ne distingue que cet aspect⁵⁶. On le retrouve par ailleurs dans l'analyse de Sassen sur les villes globales. La mondialisation est un procédé systémique qui rassemble les processus de mise en relation des différentes parties du monde notamment par l'intensification des échanges grâce aux développements technologiques des moyens de transport et des communications⁵⁷.

⁴⁸ Olivier MARTZ, « Les origines du Conseil de coopération du Golfe, 1979-1981 », in *Bulletin de l'institut Pierre Renouvin*, 2016, n°43, pp.113-122. <https://www.cairn.info/revue-bulletin-de-l-institut-pierre-renouvin-2016-1-page-113.htm>

⁴⁹ Vincent PIOLET, « Les émirats et royaumes arabes : les travailleurs migrants au pays des free zones », in *Hérodote*, 2009, n°133, pp.136-151. <https://www.cairn.info/revue-herodote-2009-2-page-136.htm>

⁵⁰ Philippe BOULANGER, « Les défis géopolitiques d'une nouvelle puissance régionale : Les Émirats arabes unis », *op. cit.*

⁵¹ *Ibid.*

⁵² *Ibid.*

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ Saskia SASSEN, *The Global City – New York, London, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press, 2001.

⁵⁵ Christophe GRENIER, « De la géographie de la mondialisation à la mondialisation géographique », in *Annales de géographie*, 2019, n°726, pp. 56-80. <https://www.cairn.info/revue-Annales-de-geographie-2019-2-page-58.htm?contenu=article>

⁵⁶ LA RÉDACTION, « Mondialisation », in *Géocoïnfluences*, décembre 2021, consulté le 14 janvier 2022 sur <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/mondialisation>

⁵⁷ *Ibid.*

Comme le souligne Sassen, la mondialisation a eu des effets sur l'urbanisme des villes globales. Pierre Merlin a cherché à mettre en évidence que l'urbanisme n'était pas aisé à définir⁵⁸. Il affirmait alors que *Le Grand Dictionnaire encyclopédique Larousse* (1982-1985) le définit comme « L'art d'aménager et d'organiser les agglomération humaines » et, de façon plus précise, « l'art de disposer l'espace urbain ou rural au sens le plus large (bâtiments d'habitation, de travail, de loisirs, réseaux de circulation et d'échanges) pour obtenir son meilleur fonctionnement et améliorer les rapports sociaux »⁵⁹. En outre, ce qui retient la plus grande importance est ce caractère temporel. En effet, l'urbanisme se base sur ce qui a été organisé avant mais également sur ce qui s'organisera plus tard⁶⁰. Cette notion sera de mise avec le concept d'urbanisation que nous définirons comme le processus d'expansion des villes et de croissance de la population urbaine⁶¹. Un des défis actuels des villes est le lien qu'elles tentent d'établir avec le développement durable.

Un concept tel que nous allons l'aborder se base sur la définition de 1987 de Gro Harlem Brundtland, premier ministre norvégien : « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs »⁶². Le sommet de la terre à Rio en 1992 sous l'égide des Nations Unies, officialise la notion à travers ses trois dimensions sociales, économiques et environnementales⁶³. Aujourd'hui, le développement durable s'articule autour de dix-sept objectifs répondant à des défis mondiaux⁶⁴. On peut citer notamment « Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles » ou encore « réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre »⁶⁵. On observe que la notion d'environnement englobe les éléments naturels et socio-économique d'un cadre à différentes échelles spatiales⁶⁶.

Enfin, il convient à présent de développer les concepts liés aux aspects politiques et territoriaux du Golfe. L'aspect qui nous intéresse dans la notion de territoire est la domination des pouvoirs qui s'exerce dessus. C'est-à-dire une aire dominée par un contrôle territorial comme le souligne Maryvonne Le Berre⁶⁷. Ici, le territoire souligne l'espace sur lequel un pouvoir est exercé par l'État émirati c'est-à-dire au sens de l'entité artificielle qui impose des normes et régit la société⁶⁸.

En outre, à travers les deux termes précédents, il convient de positionner le territoire sous le terme d'Émirat, c'est-à-dire le territoire sur lequel s'exerce le gouvernement et l'administration d'un Émir⁶⁹ ; titre porté par des personnages importants du monde musulman, ici considéré comme un monarque⁷⁰.

Les Émirats du Golfe sont qualifiés par Dazi-Héni comme des monarchies dynastiques qui détiennent le quasi-monopole du pouvoir politique⁷¹. Par ailleurs, elle souligne que ce modèle tend à perdurer grâce à

⁵⁸ Pierre MERLIN, « Essai de définition de l'urbanisme », in *l'Urbanisme*, Paris, Presses Universitaires de France, 2009, pp. 3-4.

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ ST et LF, « Urbanisation », in *Géococonfluences*, décembre 2020, consulté le 14 janvier 2022 sur <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/urbanisation-1>

⁶² *Développement durable*, Institut national de la statistique et des études économiques, 13 octobre 2016, consulté le 10 octobre 2021 sur <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1644>

⁶³ *Ibid.*

⁶⁴ *Objectifs de développement durable*, Nations Unies, consulté le 14 janvier 2022 sur <https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/objectifs-de-developpement-durable/>

⁶⁵ *Ibid.*

⁶⁶ GÉOCONFLUENCES, « Environnement, environnements », septembre 2020, consulté le 14 janvier 2022 sur <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/environnement>

⁶⁷ JBB, « Territoire », in *Géococonfluences*, mars 2021, consulté le 13 janvier 2022 sur <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/territoire>

⁶⁸ « Définition de l'État », in *Le monde politique*, février 2013, consulté le 18 janvier 2022 sur https://www.lemondepolitique.fr/cours/droit_constitutionnel/etat/definition.html

⁶⁹ « Émirat », in *Universalis*, 2022, consulté le 15 janvier 2022 sur <https://www.universalis.fr/dictionnaire/emirat/>

⁷⁰ CENTRE NATIONAL DE RESSOURCES TEXTUELLES ET LEXICALES, « Émir », 2012, consulté le 22 janvier 2022 sur <https://cnrtl.fr/definition/ÉMIR>

⁷¹ Fatiha DAZI-HENI, « La résilience des monarchies du Golfe dans un monde arabe en plein tumulte », in *Pouvoirs*, 2015, n°152, pp. 25-42. <https://www.cairn.info/revue-pouvoirs-2015-1-page-25.htm>

l'argent de la rente pétrolière qui est redistribué à la population, ce qui endigue les volontés de révoltes comme a pu connaître le royaume du Bahreïn⁷².

La pandémie de Coronavirus débutée en 2019 a affecté fortement les économies mondiales. La récession qui en a découlé a diminué drastiquement la consommation des hydrocarbures et par conséquent le prix du pétrole et du gaz⁷³. Le prix du baril n'a alors pas dépassé les 30 dollars tandis que les budgets annuels des Émirats prévoyaient 80 dollars⁷⁴. Cet impact a donné pour conséquences des déficits abyssaux pour les pétromonarchies du Golfe⁷⁵. Cette crise a soumis des questionnements multiples quant à l'avenir des Émirats et leur modèle économique. Comment les villes des Émirats se sont-elles intégrées dans la mondialisation telle que nous l'avons traitée précédemment ? Quels sont les enjeux auxquels les villes vont-elles faire face ? Existe-t-il des solutions appropriées pour améliorer le modèle économique diversifié ? Notre analyse s'est basée initialement sur les écrits de Saskia Sassen afin de saisir les dynamiques et les enjeux derrière le modèle de la ville globale. Par la suite, nous avons premièrement axé nos recherches sur le cadre urbain des villes émiraties, pour mieux comprendre leur expansion et l'accueil d'une économie globale. Puis, deuxièmement nous avons cherché à déceler les interactions économiques entre différents acteurs locaux, régionaux et internationaux mais aussi étatiques et privés. Ces recherches nous ont permis de saisir la dimension globale des Émirats mais nous a également permis d'en démasquer les faiblesses. Enfin, nous avons cherché à élaborer des propositions innovantes en s'appuyant sur des lectures scientifiques, sociologiques et militaires afin de réduire les failles découvertes.

Ainsi, à travers tous ces questionnements, nous pouvons nous demander en quoi les villes globales des émirats peinent-elles à s'inscrire dans un processus de développement durable et un cadre pérenne.

Nous verrons donc dans un premier temps comment les villes du Golfe se sont intégrées dans le monde global selon les déductions que nous avons faites précédemment du livre de Saskia Sassen. Puis, dans un deuxième temps, nous chercherons à mettre en lumière les failles du modèle de la ville émiratie dans un processus de développement durable. Enfin, dans un dernier temps, nous apporterons des solutions et des observations pour inscrire la ville émiratie dans un cadre pérenne.

⁷² *Ibid.*

⁷³ Laurent BONNEFOY, « Pandémie et Etats dans la péninsule arabe : Premiers jalons réflexifs », in *Sciences Po Centre de recherches internationales*, 04 juin 2020, consulté le 3 janvier 2022 sur <https://www.sciencespo.fr/cei/fr/content/pandemie-et-etats-dans-la-peninsule-arabique-premiers-jalons-reflexifs#top>

⁷⁴ *Ibid.*

⁷⁵ *Ibid.*

Partie I

Les villes émiraties dans la mondialisation : un modèle en construction

1. Un urbanisme grim pant adapté au monde global

1.1 Une urbanisation grandissante

Les villes du Golfe ne sont pas nées de la découverte des hydrocarbures. Nous verrons dans les parties suivantes qu'elles s'inscrivaient déjà dans des réseaux définis entre différentes parties du monde et du Golfe. Néanmoins, il convient tout d'abord de mettre en lumière l'urbanisation déjà existante de ces villes en corrélation avec les activités qui s'y produisaient. En partant du postulat que la pêche perlière fût l'une des activités économiques principales⁷⁶.

Cette partie ne se contentera pas de traiter uniquement de critères purement historiques, mais tentera également d'analyser les effets des mécanismes économiques sur l'urbanisation. Nous évoquerons donc chaque ville au fur et à mesure.

Dubaï

Dubaï contrecarre totalement le stéréotype de la ville qui est née des hydrocarbures. Le territoire comptait déjà des habitants qui s'étaient organisés en tribus, notamment celle des Bani Yas, pour faire face au territoire désertique, l'eau salée et surtout le climat non complaisant⁷⁷. Certes, la population ne comprenait qu'un faible contingent, comme le rappelle dans sa thèse Laure Masson « A l'origine, le village de pêcheurs des Bani Yas est situé sur la rive ouest dans le quartier de Shindagha et comprend probablement 250 maisons peuplées uniquement d'Arabes »⁷⁸. Néanmoins, d'autres ethnies s'y étaient aussi déjà implantées, comme les indiens au début du XIXe siècle qui occupaient les espaces « près du fort et de la mosquée »⁷⁹ avec « environ 100 maisons et 50 échoppes », mais aussi plus tard des persans et des baloutches, bahreïnais, koweïtis⁸⁰. Ainsi, la ville contenait déjà ce caractère multi-ethniques qu'elle connaîtra en abondance quelques décennies plus tard.

D'un point de vue urbaniste, les facteurs climatiques et religieux ont poussé les habitants à adapter leurs habitations. Les logements traditionnels s'organisaient en « rues étroites et labyrinthiques »⁸¹ afin de « respecter l'intimité familiale et pratiquer la ségrégation ethnico-religieuse »⁸². Plus précisément, l'urbanisme dubaïote de l'époque s'articule presque exclusivement autour de la mosquée et du port, principal point commercial, source de richesses influençant le développement des commerces aux alentours du fort al-fahidi, un des lieux les plus propices au déchargement des marchandises⁸³.

⁷⁶ Laure MASSON, *Créer la ville de Dubaï. Pouvoir tribal et aménagement urbain face au défi de la mondialisation* [Thèse de doctorat, Université Lumière Lyon 2], HAL open science, 2021, <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-03346318/document>

⁷⁷ *Ibid.*

⁷⁸ *Ibid.*

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ *Ibid.*

⁸¹ *Ibid.*

⁸² *Ibid.*

⁸³ *Ibid.*



Photographie de Dubaï en 1966⁸⁴

La prise de pouvoir de la famille al-Makthoum, toujours régnante de nos jours, en 1833 marque progressivement un tournant dans l'organisation urbaine et politique de la ville⁸⁵. En effet, au début du XXe siècle, l'émir décida de mettre la main sur toutes les terres afin d'en régir le système d'attribution et de gouvernance⁸⁶. La politique d'urbanisation continua alors de s'articuler autour du port et à l'accessibilité de ce dernier, notamment pour les bateaux et pour le transport de marchandises, les activités de réexportation, ainsi que la récolte des taxes⁸⁷. En outre, l'évolution de la place économique dubaïote fut marquée par les vagues de commerçants étrangers, qui vinrent également s'installer sur la côte, notamment depuis l'Inde ou le Pakistan⁸⁸.

Abu Dhabi

A l'instar de ses voisins, l'urbanisme d'Abu Dhabi se limitait avant l'arrivée de l'or noir à des habitations de fortune figées dans le temps et influencées par le climat, la culture et la religion⁸⁹. En effet, les habitations comprenaient principalement des matériaux de fortune, léger et adaptés au climat « Until 1965 Arish construction dominated Abu Dhabi's landscape ; there were no signs of modernity, no communication services, no electricity and no water services »⁹⁰. Les résidents construisaient leurs habitations le long de la côte, car la pêche perlière était l'activité économique principale de l'actuel Abu Dhabi. Le lieu était le principal *hub* du commerce de la perle et marqua durablement l'histoire et le commerce de la région en s'imposant comme « the region's unique way of life prior to the discovery of oil »⁹¹. Toutefois, il fallut tout de même attendre la fin des années soixante pour voir émerger la construction du pont Maqta reliant enfin la ville avec le reste des Émirats⁹². L'arrivée au pouvoir du *Sheikh* Zayed Bin Sultan Al Nahyan en 1966 coïncida avec le début de l'urbanisation exponentielle qu'a connu Abu Dhabi et dont nous allons développer les stratégies plus tard⁹³. Finalement, tout comme Dubaï, Abu Dhabi s'est urbanisée progressivement autour de l'activité de la pêche perlière, qui fût mise en péril par le développement de la perle de culture japonaise dans les années trente⁹⁴.

⁸⁴ VISITDUBAI, « A Propos de Dubaï » [Photographies], 2022, consulté le 23 janvier 2022 sur <https://www.visitdubai.com/fr/explore-dubai/about-dubai>

⁸⁵ Laure MASSON, *Créer la ville de Dubai. Pouvoir tribal et aménagement urbain face au défi de la mondialisation*, *op. cit.*

⁸⁶ *Ibid.*

⁸⁷ *Ibid.*

⁸⁸ VISITDUBAI, « Découvrez l'histoire de Dubaï », 2020, consulté le 04 novembre 2021 sur <https://www.visitdubai.com/fr/articles/history-of-dubai>

⁸⁹ Lenah ANKLISS, Yagmur UNAL et Yasmin ALSHURAF, « Past Urbanization in Abu Dhabi », in *Storymaps*, 2020, consulté le 18 septembre 2021 sur <https://storymaps.arcgis.com/stories/1555ca42ffac46978a047f5a1737a744>

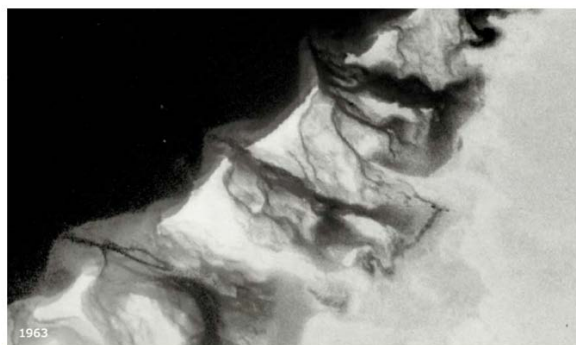
⁹⁰ *Ibid.*

⁹¹ Hannah ALLAWI, « Phases of development: A Cultural, Societal and Environmental Overview of Abu Dhabi's Urban Morphology », in *GSTF Journal of Engineering Technology (JET)*, 2017, Vol.4, n°2.

⁹² Lenah ANKLISS, Yagmur UNAL et Yasmin ALSHURAF, « Past Urbanization in Abu Dhabi », *op. cit.*

⁹³ *Ibid.*

⁹⁴ Hannah ALLAWI, « Phases of development: A Cultural, Societal and Environmental Overview of Abu Dhabi's Urban Morphology », *op. cit.*



A map of Abu Dhabi's coastline from 1963



De gauche à droite : photographie de la ligne côtière d'Abu Dhabi en 1963 et photographie des constructions Arish dans les années soixante⁹⁵

Doha

L'urbanisme de Doha, anciennement Al Bidaa s'inscrit également dans une dynamique régionale. En effet, les quartiers étaient édifiés autour du port, du marché et de la mosquée. Toutefois, bien que les différentes communautés vécussent séparément, elles étaient étonnamment reliées par des routes n'étant pas le résultat d'une réelle planification « but rather the consequence of the collective building efforts of each family »⁹⁶. Tout comme Dubaï et Abu Dhabi, les techniques de constructions provenaient d'un savoir-faire de longue date, hérité des ancêtres, qui construisaient leurs habitations avec les matériaux de fortunes accessibles localement, organisés avec une densité adaptée au climat mais aussi dans la tradition islamique de séparation des hommes et des femmes, ainsi que de l'intimité familiale⁹⁷. Dès lors, « Climate and culture had thus shaped a built environment reflecting not only how its spaces were used from a functional point of view but also how these spaces expressed the inner world of a society that was highly dependent on its natural environment and tribal affiliations »⁹⁸. Néanmoins, il convient de souligner qu'il n'a jamais réellement existé de plan d'urbanisation et que les constructions qui se sont opérées durant des siècles n'ont jamais été soumises à une quelconque régulation. Alors, comme toutes les autres villes côtières, la terre pouvait être exploitée par quiconque le désirait⁹⁹. Ainsi, ce système perdura jusqu'au milieu du XXe siècle, durant lequel, les exploitations des hydrocarbures marquèrent à jamais le renouveau urbain moderne de Doha, à travers notamment la construction de connexions routières et d'un aéroport¹⁰⁰.

Manama

Le cas du Bahreïn se décline dans une même similitude que ses voisins du Golfe. En effet, la pêche perlière était aussi l'une des activités économiques principales de l'archipel. Une activité engrangeant des revenus corrects pour l'époque, mais qui semblent aujourd'hui dérisoires « The income to Bahrain from Pearling in 1926 and the following years was estimated to be £ 1,500,000 per annum »¹⁰¹. L'urbanisation était donc évidemment adaptée au mode de vie local. Ainsi, les habitations étaient principalement localisées le long des côtes¹⁰², mais se développaient presque exclusivement dans le nord du territoire qui contrastait drastiquement avec la partie sud, désertique¹⁰³. Cependant, la pêche perlière n'était pas l'apanage exclusif de l'économie bahreïnie. Il convient notamment de souligner la place conséquente de l'agriculture et le

⁹⁵ Lenah ANKLISS, Yagmur UNAL et Yasmin ALSHURAF, « Past Urbanization in Abu Dhabi », *op. cit.*

⁹⁶ Florian WIEDMANN, Ashraf M. SALAMA et Alain THIERSTEIN, « Urban Evolution of the City of Doha: An investigation into the Impact of economic transformations on urban structures », in *METU Journal of the Faculty of Architecture*, December 2012, p.39

⁹⁷ *Ibid.*

⁹⁸ *Ibid.*, p.40

⁹⁹ *Ibid.*

¹⁰⁰ *Ibid.*

¹⁰¹ Mohammad Noor AL-NABI, *History of Land use and Development in Bahrain*, Kingdom of Bahrain, Information Affairs Authority, 2012, p.20.

¹⁰² *Ibid.*

¹⁰³ Wafa AL-GATHAM, *The village and the City: A Diagnostic Study of the Spatial Embedding Patterns in Villages Absorbed by Cities in Bahrain*, London, UCL, The Bartlett School of Graduate Studies, 2009, consulté le 10 octobre 2021 sur <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/17439/1/17439.pdf>

développement d'un système d'irrigation ainsi que les chantiers de constructions de bateaux, qui en 1907 employaient encore 200 charpentiers¹⁰⁴. Un rapport à la navigation qui s'est exporté, car il était aussi très fréquent à l'époque de croiser des marins bahreïnais dans les ports d'Inde ou d'Afrique orientale¹⁰⁵. Dès lors, l'urbanisation de la ville de Manama se développait autour du port, des activités de la pêche perlière et la réexportation¹⁰⁶. Tout en étant évidemment supportée par l'agriculture dans les villages de la partie nord du pays. Le développement exponentiel de Manama intervient aussi lors de l'arrivée au pouvoir de la famille Al-Khalifa¹⁰⁷. Une dynastie régnante qui va à travers les époques densifier la ville de Manama et l'étendre. Cependant, il ne faut pas écarter le fait que la crise de 1929, ainsi que la concurrence des perles auront impacté économiquement l'archipel. Toutefois, la renaissance économique proviendra par la même occasion de l'exploitation des hydrocarbures¹⁰⁸.

Nous avons vu que les villes du Golfe entretiennent un passé essentiellement commun et lié à l'exploitation de la pêche perlière. Cette activité a influencé à travers le temps l'apparition d'habitations de fortune et a influencé une urbanisation désordonnée pour faire face au climat difficile de la région. L'arrivée des familles régnantes a parfois joué un rôle dans le développement urbain des villes mais c'est évidemment à l'aube des hydrocarbures que les changements vont s'inscrire durablement dans l'histoire de ces villes et plus largement dans les fondements de ces États nouvellement indépendants.

1.2 Une approche occidentale de l'urbanisme

Pour analyser la place des villes des Émirats dans le monde global que nous connaissons aujourd'hui, il est nécessaire préalablement de mettre en lumière les projets d'envergure et les politiques mises en place par les gouvernants. En effet, les familles régnantes se sont rendu compte de la nécessité d'opérer des changements systémiques dans leurs villes afin de les intégrer dans le monde global qui leur faisait face. Toutefois, dépourvues de main d'œuvre, mais surtout dépourvues de cadres qualifiés, elles ont dû faire appel à des entreprises étrangères. Le fait de faire appel à des sociétés souvent d'origine anglo-saxonne s'inscrit parallèlement dans la continuité de l'histoire des protectorats. Les grands chantiers des villes ont alors débuté notamment en développant leur accessibilité. Néanmoins ils n'ont pas commencé au même moment, ni de la même manière. Dans cette partie nous allons discuter des projets initiaux d'urbanisme des villes en corrélation avec les politiques publiques d'aménagement du territoire et d'accueil des entreprises.

Nous l'avons vu précédemment, l'urbanisme des villes du Golfe s'était adapté au climat en créant des regroupements urbains divisés par des rues labyrinthiques afin de créer des zones d'ombres et ventilées. Dès lors, les dirigeants ont bien compris, que ce modèle limiterait cruellement le développement économique et qu'il devenait ainsi primordial de revaloriser un nouvel urbanisme et d'en faire la clé d'un futur grandissant.

Dubaï

Dubaï a connu un développement particulièrement efficace et précoce. La famille al-Makthoum a fait appel à la société d'architectes John R. Harris pour planifier un nouvel aménagement de Dubaï, qui sera livré en 1960¹⁰⁹. Par ailleurs, Il est important d'évoquer la relation entretenue entre Dubaï et les Britanniques. Une relation qui est soulignée par l'apport conséquent d'expertise et d'influence britannique sur les villes du Golfe. Comme le souligne Masson, « L'Émir prend progressivement modèle sur l'aménagement du territoire à la mode britannique pour asseoir son pouvoir et progressivement se substituer à la puissance coloniale. »¹¹⁰. Une dynamique qu'il convient d'illustrer par un exemple. Ainsi lorsque Dubaï se dote d'une force de police, le commandement est donné dans un premier temps à un officier britannique entre 1958 et 1975¹¹¹. Enfin, ce qui marque majoritairement l'emprise des al-Makthoum sur la ville de Dubaï est la création

¹⁰⁴ Mohammad Noor AL-NABI, *History of Land use and Development in Bahrain*, *op. cit.*

¹⁰⁵ André BOURGEY, « L'histoire des Émirats arabes du Golfe », *op. cit.*

¹⁰⁶ Wafa AL-GATHAM, *The village and the City: A Diagnostic Study of the Spatial Embedding Patterns in Villages Absorbed by Cities in Bahrain*, *op. cit.*

¹⁰⁷ Mohammad Noor AL-NABI, *History of Land use and Development in Bahrain*, *op. cit.*

¹⁰⁸ André BOURGEY, « L'histoire des Émirats arabes du Golfe », *op. cit.*

¹⁰⁹ Stephen J. RAMOS, *Dubai Amplified: The Engineering of a Port Geography*, Abingdon, Routledge, 2016.

¹¹⁰ Laure MASSON, *Créer la ville de Dubai. Pouvoir tribal et aménagement urbain face au défi de la mondialisation*, *op. cit.*, p.145

¹¹¹ *Ibid.*

d'entreprises privées à des fins publiques détenues majoritairement par la famille régnante¹¹². Toutefois, pour assurer les chantiers de ces nouveaux projets la ville doit alors s'approvisionner en matériaux de constructions, en ingénieurs et en travailleurs. Cependant, les matériaux étaient majoritairement importés, notamment depuis l'Afrique ou l'Europe, ce qui créait de longs délais d'approvisionnement. Un facteur qui poussa le gouvernement à fonder la compagnie nationale de ciment, pour réduire les temps de constructions¹¹³.

Abu Dhabi

Le développement urbain d'Abu Dhabi émane à la fois des aspirations de ses dirigeants, mais s'est également heurté à l'aspect conservateur de la famille régnante¹¹⁴. Contrairement à sa rivale nationale, Dubaï, ce caractère conservateur a profondément restreint le développement d'Abu Dhabi pendant de longues années. Cela s'explique premièrement par le fait que les dirigeants n'étaient relativement pas enclins à entrer dans la modernité occidentale comme le souligne Yasser Elsheshtawy « while consultants were hired for the development of a masterplan he is said to have remarked that : “ ... this is Paris ! We don't want a Paris in Abu Dhabi! ” »¹¹⁵. Deuxièmement, ce conservatisme s'appliquait aussi dans la vie quotidienne des habitants et la préservation d'un mode de vie traditionnel, notamment sans électricité, sauf pour le palais qui utilisaient des générateurs mobiles¹¹⁶. Cette politique eut pour conséquences deux issues, d'une part le départ de beaucoup d'habitants vers d'autres villes comme Dubaï et de l'autre un état de sous-développement de la ville¹¹⁷. La prise de pouvoir de *Sheikh Zayed* en 1966, marqua un tournant majeur dans le développement urbain de la ville¹¹⁸.

Paradoxalement à la mentalité conservatrice, la planification urbaine fut aussi à Abu Dhabi l'apanage d'étrangers contactés par les gouvernants. Nous pouvons ainsi citer l'Égyptien Abdel Rahman Makhlof, arrivé en 1968 et ayant planifié l'urbanisation de la ville de Jeddah, en Arabie Saoudite¹¹⁹. Mais également le jordanien Rasem Badran et plus récemment Norman Foster qui ont pris part à des projets d'envergure sous l'égide de l'émir d'Abu Dhabi¹²⁰.

Enfin, à la mort de *Sheikh Zayed* en 2004, l'accession au trône de son fils Khalifa permit l'élaboration de nouveaux plans urbains et d'une vision plus moderne et dynamique de l'urbanisation¹²¹.

Doha

L'urbanisme ancien de Doha se heurta également à une dynamique de modernisation. Paradoxalement, ce sont les importations de voitures et de l'air conditionné qui ont contraint l'investissement dans les infrastructures modernes¹²². Ainsi, l'expansion urbaine pouvait avoir lieu parce qu'il n'était plus nécessaire de construire des habitations dans un espace confiné. Entre les années cinquante et soixante, on développa l'accès à l'eau et l'électricité¹²³. La prise de pouvoir de Khalifa Bin Hamad Al-Thani coïncida parfaitement avec l'urbanisation croissante qu'allait connaître Doha. Ce vecteur de développement s'accompagna d'une nouvelle organisation de l'exécutif « This administration included several ministries that dealt with Qatar's urbanisation, the most important of which was the Ministry of Municipal Affairs and Agriculture (MMAA) with its town planning section established in 1974 »¹²⁴.

¹¹² *Ibid.*

¹¹³ Stephen J. RAMOS, *Dubai Amplified : The Engineering of a Port Geography*, *op. cit.*

¹¹⁴ Yasser ELSHESHTAWY, *The Evolving Arab City: Tradition, Modernity and Urban Development*, Abingdon, Routledge, 2008.

¹¹⁵ *Ibid.*, p.266.

¹¹⁶ *Ibid.*

¹¹⁷ *Ibid.*

¹¹⁸ *Ibid.*

¹¹⁹ *Ibid.*

¹²⁰ *Ibid.*

¹²¹ *Ibid.*

¹²² Florian WIEDMANN, Ashraf M. SALAMA et Alain THIERSTEIN, « Urban Evolution of the City of Doha: An investigation into the Impact of economic transformations on urban structures », *op. cit.*, pp. 35-61.

¹²³ *Ibid.*

¹²⁴ *Ibid.*, p.42.

Cependant, la mise en œuvre de ces nouvelles politiques ne pouvait pas s'appliquer sans l'implication de consultants étrangers et particulièrement des anglo-saxons, comme Llewelyn Davis en 1974 pour planifier la Doha de 1990¹²⁵. Mais également l'entreprise en provenance des États-Unis *William L. Pereira Associates* en 1975 ou encore la société libanaise *Dar Al Handaseh Consultants* en 1985¹²⁶. Ainsi, l'élan de modernisation dépendait tout simplement des liens avec l'étranger, comme le souligne Wiedmann, « The modernisation of the city was rapidly and simply executed by importing the expertise and labour necessary »¹²⁷.

Manama

Tout comme ses voisins, le Bahreïn fit appel à des consultants étrangers pour planifier le développement urbain et social du pays. Le gouvernement fit sa requête auprès du gouvernement britannique et le ministère du développement d'outre-mer britannique envoya en conséquence A.M. Munro en tant que consultant de la planification physique en 1968¹²⁸. Munro avait des expériences diverses notamment en Malaisie et relevait d'une compétence certaine¹²⁹. Le gouvernement nomma également Ebrahim Al Moayed, un architecte formé au Caire pour travailler en collaboration avec l'émissaire britannique¹³⁰.

Le 7 septembre 1968, un premier plan fut rendu au gouvernement de Bahreïn, fixant les objectifs principaux pendant une période de vingt années jusqu'en 1988¹³¹. Ils formulèrent alors trois estimations de la population en 1988 entre 274'200 et 343'250¹³². La réalité fut bien loin du compte car déjà en 1981 la population s'élevait à 350'798 habitants puis en 1991 elle atteignait 508'037 individus¹³³.

1.3 Une analogie du modèle de la ville connectée vers le monde

A l'aube des hydrocarbures, l'organisation urbaine de ces villes ne corrélait pas avec la modernité que visionnaient la plupart des dirigeants. Dans cette partie, nous allons montrer de quelle manière ces villes ont commencé à prendre part au monde global. Il n'est pas question de faire un récit historique, organisé et précis de l'urbanisation des villes, mais de faire un rappel de l'évolution urbaine et de déceler les systèmes qui font qu'aujourd'hui, elles prennent part à l'économie globale. Nous chercherons surtout à évoquer dès le départ que le cas de chaque ville diffère et que ce sont principalement les choix des familles régnantes qui ont impacté énormément l'évolution plus ou moins rapide ou proportionnée de la Ville. Nous organiserons la réflexion premièrement autour de l'accessibilité de ces villes en matière d'infrastructures de transports urbains, puis nous mettrons en lumière leurs connexions dans le monde global avec ses hubs de transports.

Dubaï

Les urbanistes comprirent très rapidement que le modèle urbain qui s'était pérennisé pendant des siècles, n'était plus adapté aux projets et aux visions de la famille régnante.

Premièrement, il devenait primordial de garantir l'accessibilité du territoire en mettant en place un urbanisme voué dans ce sens. En effet, la géographie de Dubaï rendait les déplacements peu optimaux. L'entreprise *Harris* insista alors rapidement sur le fait qu'il était nécessaire de lier et d'intégrer les quartiers et les espaces entre eux. En conséquence, on fit construire des ponts, des routes et même des tunnels¹³⁴. Les photographies aériennes de Dubaï entre les années cinquante et septante illustrent de manière édifiante l'apparition de ce système routier. C'est-à-dire des routes traversant le désert et reliées par des giratoires. L'avènement de ce nouveau système routier permit donc l'expansion et l'intégration relative du centre urbain avec les périphéries.

¹²⁵ *Ibid.*

¹²⁶ *Ibid.*

¹²⁷ *Ibid.*, p.46.

¹²⁸ Mohammad Noor AL-NABI, *History of Land use and Development in Bahrain*, *op. cit.*

¹²⁹ *Ibid.*

¹³⁰ *Ibid.*

¹³¹ *Ibid.*

¹³² *Ibid.*

¹³³ *Ibid.*

¹³⁴ Stephen J. RAMOS, *Dubai Amplified : The Engineering of a Port Geography*, *op. cit.*

La famille régnante comprit également qu'il devenait essentiel de développer des infrastructures maritimes et aériennes. Cela servirait alors aussi bien pour le transport de marchandises que pour le transport de personnes. Toutefois, cela nécessiterait par ailleurs de les connecter par des axes routiers. Ainsi, dans cette visée se développa le port de Jebel Ali, qui influença drastiquement l'urbanisme de Dubaï¹³⁵.

Par ailleurs, Dubaï a réussi à s'imposer comme « la principale plate-forme de transbordement de conteneurs entre Rotterdam et Singapour [...] son port Jebel Ali est devenu le neuvième port de conteneurs au monde en 2010. Il a en outre manutentionné plus de 500 000 véhicules en 2012. »¹³⁶. La gestion des quais est assurée par *DP Terminals*, société de *Dubaï World* elle-même *holding* du gouvernement¹³⁷. La *holding* détient également *Dubaï Ports World* qui se trouve être le troisième opérateur portuaire mondial, opérant sur 49 terminaux et employant 30'000 salariés¹³⁸.

Au niveau aérien, une piste d'atterrissage fut construite entre 1959 et 1961. Un édifice très élémentaire par rapport à l'aéroport international de nos jours. Sa localisation optimale, c'est-à-dire très proche du centre-ville rend les échanges efficaces et rapides entre le port et la ville.

L'aéroport international (DXB) représente aujourd'hui le cinquième plus grand aéroport international pour les passagers et le fret¹³⁹. L'aéroport a dû se rénover pour accueillir le nouveau gros porteur A380 entre 2008 et 2012 pour une somme s'élevant à 4,5 milliards de dollars¹⁴⁰. Selon les informations de *Flightradar24*, l'aéroport desservirait en janvier 2022 nonante-huit pays et deux cent vingt-trois aéroports à travers le monde. De plus, il contient quatre pistes en asphalte longues d'environ 4 km chacune.

Il est à noter que les autorités dubaïotes ont lancé également la construction de l'aéroport international al-Makthoum (DWC). Ce nouvel aéroport sera conçu pour accueillir 200 millions de passagers par an, fort de cinq pistes pouvant être utilisées en même temps, il sera également capable d'accueillir cent gros porteurs à double pont simultanément¹⁴¹.

Néanmoins, ce qui fait office d'actuel de fleuron des transports de l'Émirat est la compagnie aérienne *Emirates* née en 1985, qui « ne comprend que des avions bi-couloirs de la famille *Airbus* (A330-340, A3809 et *Boeing* (777). Elle occupe ainsi le premier rang pour sa capacité en sièges internationaux »¹⁴². Aujourd'hui, la compagnie contient des A380 au nombre de 115 dont 5 livraisons supplémentaires, offrant luxe et confort pour toutes les classes de passagers¹⁴³. Ainsi que des *Boeing* 777 au nombre de 153 dont 126 en attente de livraison¹⁴⁴. Cette flotte s'inscrit dans un « un objectif bien déterminé : détourner les flux de passagers transitant par l'Europe, et capter les flux entre la Chine et l'Océanie et l'Afrique du Sud vers le hub de Dubaï »¹⁴⁵.

¹³⁵ *Ibid.*

¹³⁶ Raymond WOESSNER, « Dubaï et Abou Dhabi : la naissance d'un emporium », in *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, février 2016, p.163.

¹³⁷ *Ibid.*

¹³⁸ *Ibid.*

¹³⁹ Raymond WOESSNER, « Dubaï et Abou Dhabi : la naissance d'un emporium », *op. cit.*

¹⁴⁰ *Ibid.*

¹⁴¹ ASSOCIATED PRESS, « Dubaï s'apprête à accueillir le plus grand aéroport du monde », in *La Presse*, 08 septembre 2014, consulté le 5 janvier 2022 sur <https://www.lapresse.ca/voyage/destinations/asie/emirats-arabes-unis/201409/08/01-4798192-dubai-sapprete-a-accueillir-le-plus-grand-aeroport-du-monde.php>

¹⁴² Raymond WOESSNER, « Dubaï et Abou Dhabi : la naissance d'un emporium », *op. cit.*, p.164.

¹⁴³ THE EMIRATES GROUP, « Notre flotte », 2022, consulté le 14 janvier 2022 sur <https://www.emirates.com/ch/french/experience/our-fleet/>

¹⁴⁴ *Ibid.*

¹⁴⁵ Raymond WOESSNER, « Dubaï et Abou Dhabi : la naissance d'un emporium », *op. cit.*, p.164.



Photographie du système routier de Dubaï¹⁴⁶

Dans une ville jonchée de voitures de luxe, de routes toujours plus larges et une échelle toujours plus grande, où l'accessibilité des espaces est toujours de plus en plus importante, la place des transports en commun s'est avérée de plus en plus prépondérante. Déjà en 2007, « Dubaï était sans doute la ville la plus congestionnée du Golfe »¹⁴⁷. La mise en service d'un métro le 09 septembre 2009 revalorise cet engagement¹⁴⁸. Il est aussi à noter que l'avènement du métro a eu des répercussions majeures sur l'aménagement des territoires grâce à cette nouvelle accessibilité. Tout comme les routes au début de l'urbanisation de la ville, la mobilité devient plus facile et permet d'étendre les activités urbaines sur un territoire de plus en plus vaste et complexe. Une expansion illustrée par des chiffres : Dubaï passe notamment de 2km² urbanisés en 1950 à 140 km² en 2005 et prévisionnait déjà 1 000 km² prêts à lotir en 2015¹⁴⁹. Le métro comprendrait une ligne rouge longue à terme de 52 km, une ligne verte de 23 km, une ligne mauve de 49km et deux autres lignes en projet jaune et bleue¹⁵⁰.

De plus, le tramway mis en service en 2014, comptant onze stations pour 10,6 km de rails¹⁵¹ devrait prendre une place de plus en plus significative dans une ville cherchant constamment à étendre un réseau multimodal d'accessibilité.

Abu Dhabi

Les nouvelles routes et ponts prévus dans les plans d'urbanisation permirent la liaison d'Abu Dhabi avec les îles aux alentours. Cette nécessité s'explique par la forme d'archipel d'Abu Dhabi. En l'occurrence, de longues étendues sableuses séparées par plusieurs bras de mers¹⁵². Ainsi, l'accessibilité était de mise pour le futur de la ville aussi bien au niveau local et régional qu'international.

Dans les années 1960, les premières routes émergent du sable et se relient par de grands giratoires marquant le décalage temporel entre l'urbanisme des habitations et celui de la voirie¹⁵³.

¹⁴⁶ Noor SALAMEH, « Dubai », in *Introduction to Urban Design and Planning*, consulté le 18 novembre 2021 sur <http://blogs.qu.edu.qa/qatarurbanism/gulf-cities/dubai/>

¹⁴⁷ Raymond WOESSNER, « Dubai et Abou Dhabi : la naissance d'un emporium », *op. cit.*, p.168

¹⁴⁸ Laure MASSON, *Créer la ville de Dubai. Pouvoir tribal et aménagement urbain face au défi de la mondialisation*, *op. cit.*

¹⁴⁹ Raymond WOESSNER, « Dubai et Abou Dhabi : la naissance d'un emporium », *op. cit.*

¹⁵⁰ *Ibid.*

¹⁵¹ *Ibid.*

¹⁵² Lenah ANKLISS, Yagmur UNAL et Yasmin ALSHURAF, « Past Urbanization in Abu Dhabi », *op. cit.*

¹⁵³ *Ibid.*



Le système routier d'Abu Dhabi de 1960 et 2008¹⁵⁴

A la fin des années septante, on remarque sur les photographies d'époque de longues routes relativement larges qui commencent à former un réseau routier conséquent. Enfin, dans les années 2010, le réseau routier est bien ramifié, l'urbanisme est bien développé, la ville est connectée¹⁵⁵.

La construction d'un aéroport international (AUH) s'initia vers la fin des années septante¹⁵⁶. Au début, le terminal se constituait uniquement de deux salles dans lesquelles, il était impossible de s'asseoir¹⁵⁷. En comparaison, le nouvel aéroport qui était prévu pour 2010, prévoyait un passage de quarante millions de passagers. De plus, le chantier d'agrandissement du *Midfield Terminal Complex* débuta en 2009 pour augmenter la capacité vers 40 millions de passagers¹⁵⁸. L'aéroport contient de nos jours quatre pistes en asphalte longues d'environ 4 km¹⁵⁹. L'aéroport dessert en janvier 2022 environ 94 aéroports dans 55 pays¹⁶⁰.

La compagnie aérienne d'Abu Dhabi, concurrençant *Emirates*, est *Etihad*, signifiant « union ou alliance », née en 2003¹⁶¹. La flotte est composée de trois types d'avions pour les vols commerciaux avec passagers, 30 *Airbus A320*, 39 *Boeing 787* et 19 *Boeing 777*¹⁶².

Dès le début de la vente des hydrocarbures vers l'étranger, le port en eaux profondes de *Mina Zayed* ouvert en 1972 prit part au développement de l'Émirat¹⁶³. En 1978, l'exploitation des services de cargo se développa en corrélation avec l'ouverture du *Free port*¹⁶⁴ et en 1998 le *Mussafah Port*¹⁶⁵. Enfin, les infrastructures maritimes atteignirent leur acmé, lors de l'ouverture de l'immense *Khalifa Port* en 2012 pour les conteneurs, l'industrie lourde et les hydrocarbures¹⁶⁶. En outre, la logistique militaire est assez conséquente à Abu Dhabi par la présence notamment d'une base de l'armée française en 2009¹⁶⁷.

¹⁵⁴ Lenah ANKLIS, Yagmur UNAL et Yasmin ALSHURAF, « Past Urbanization in Abu Dhabi », *op. cit.*

¹⁵⁵ *Ibid.*

¹⁵⁶ Yasser ELSHESHTAWY, *The Evolving Arab City: Tradition, Modernity and Urban Development*, *op. cit.*, p.267

¹⁵⁷ *Ibid.*

¹⁵⁸ Raymond WOESSNER, « Dubai et Abou Dhabi : la naissance d'un emporium », *op. cit.*

¹⁵⁹ FLIGHTRADAR24, 2022, <https://www.flightradar24.com/>

¹⁶⁰ *Ibid.*

¹⁶¹ Raymond WOESSNER, « Dubai et Abou Dhabi : la naissance d'un emporium », *op. cit.*

¹⁶² ETIHAD AIRWAYS, « Notre flotte », 2020, consulté le 14 janvier 2022 sur <https://www.etihad.com/fr-ch/fly-etihad/our-fleet>

¹⁶³ Raymond WOESSNER, « Dubai et Abou Dhabi : la naissance d'un emporium », *op. cit.*

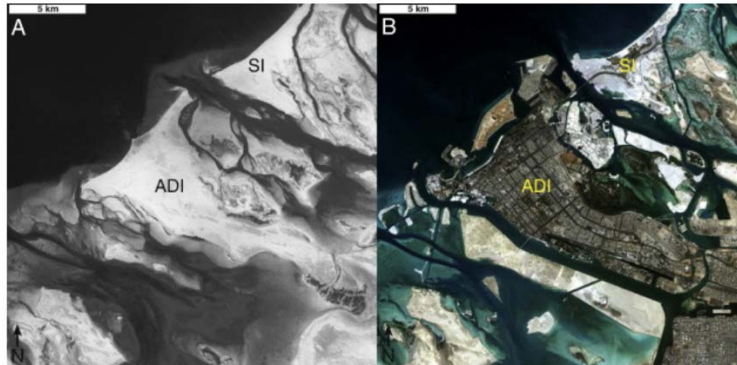
¹⁶⁴ ABU DHABI PORTS, « Free Ports », 2021, consulté le 03 janvier 2022 sur <https://www.adports.ae/core-business/ports-terminals/ports/free-port/>

¹⁶⁵ Raymond WOESSNER, « Dubai et Abou Dhabi : la naissance d'un emporium », *op. cit.*

¹⁶⁶ *Ibid.*

¹⁶⁷ *Ibid.*

La part des transports en commun est sensiblement faible, comprenant un réseau de bus d'une vingtaine de lignes mais peu développé. Cela s'explique principalement par le fait que les habitants se déplacent principalement en voiture ou en taxi. L'*Abu Dhabi Department of Transport* a lancé une phase d'étude pour la création d'un métro en 2006¹⁶⁸. « La première phase du projet comprend 18 km de lignes de métro et 40 km de transport léger sur rail. Le réseau doit compter 131 km de lignes au total. Pensées avec l'intermodalité »¹⁶⁹. Ce projet permettrait à terme de limiter les émissions et de faciliter les déplacements dans la zone urbaine d'une ville en constante expansion.



Paired satellite images of Abu Dhabi Island (ADI) and Saadiyat Island (SI) showing the significant anthropogenic modification of the islands and their environs between 1965 (A) and 2012 (B)

Images satellites d'Abu Dhabi et de l'île Saadiyat en 1965 et 2012¹⁷⁰

De plus, la ville d'Abu Dhabi par l'intermédiaire de l'*Urban Planning Council* créé en 2007 a fait appel à des intervenants étrangers pour améliorer la mobilité¹⁷¹. En l'occurrence, Larry Beasley des services d'urbanisme de Vancouver¹⁷². « Il s'agit de créer des réseaux multimodaux ; de proposer des alternatives à l'automobile [...] Plus toute une série de préconisations pour le beau urbain ainsi que la prise en compte du climat avec un maximum de climatisation naturelle »¹⁷³. La ville souhaite ainsi prévoir son avenir et créer une mobilité innovante et efficace sur la base des expériences empiriques étrangères.

Doha

Tout d'abord, il convient de spécifier le retard qu'a mis le Qatar à diversifier son économie. Un caractère strictement à l'opposé de Dubaï. Ce retard s'explique en partie par les revenus conséquents provenant du pétrole et du gaz¹⁷⁴. Toutefois, cet aspect n'a pas empêché Doha d'investir dans ses infrastructures, consciente du rôle qu'elle devait jouer dans les années à venir et notamment dans l'exploitation et l'exportation du pétrole.

La rente pétrolière permet des investissements rapides qui se dirigèrent dans un premier temps vers les infrastructures routières, reliant des quartiers de Doha avec le premier aéroport¹⁷⁵. Il convient de noter par ailleurs que l'urbanisation moderne de Doha était principalement due à l'emplacement de la résidence de la famille régnante¹⁷⁶. Le développement des systèmes routiers se caractérisèrent par leur forme en anneaux, interconnectés et comprenant une distribution fonctionnelle. Le réseau routier se construisait promptement,

¹⁶⁸ Raymond WOESSNER, « Dubai et Abou Dhabi : la naissance d'un emporium », *op. cit.*

¹⁶⁹ *Ibid.*, p.169

¹⁷⁰ Lenah ANKLIS, Yagmur UNAL et Yasmin ALSHURAF, « Past Urbanization in Abu Dhabi », *op. cit.*

¹⁷¹ Raymond WOESSNER, « Dubai et Abou Dhabi : la naissance d'un emporium », *op. cit.*

¹⁷² *Ibid.*

¹⁷³ *Ibid.*, p.169

¹⁷⁴ Florian WIEDMANN, Ashraf M. SALAMA et Alain THIERSTEIN, « Urban Evolution of the City of Doha: An investigation into the Impact of economic transformations on urban structures », *op. cit.*

¹⁷⁵ *Ibid.*

¹⁷⁶ *Ibid.*

ouvrant donc la porte à de nouvelles politiques territoriales¹⁷⁷. L'accessibilité routière de Doha, lui permit donc d'entrer dans une dynamique d'expansion territoriale accrue.

Les activités portuaires portées par le commerce des hydrocarbures firent que le *Doha port* de 1971 laissa sa place en septembre 2017 au *Hamad Port*¹⁷⁸. Le nouveau port a la capacité de 1,7 million de tonnes de fret général et la possibilité de faire entrer environ 500'000 véhicules par an¹⁷⁹. Des caractéristiques qui permirent à Doha de se positionner comme un *hub* de réexportation dans la région et ainsi de lier plus efficacement le Qatar au reste du monde¹⁸⁰.

Doha se connecte aussi au monde par le biais l'aéroport *Hamad International Airport* (DOH), qui est en service depuis les années soixante¹⁸¹. Dans le futur, il serait prévu d'accueillir environ 53 millions de passagers par an¹⁸².

Les transports en commun se sont également développés à Doha. Un réseau de bus et trois lignes de métro viennent compléter l'offre de mobilité qatarie, reliant ainsi les différents quartiers économiques, historiques et financiers de la capitale avec l'aéroport¹⁸³.

Manama

Le consultant britannique assigné à l'urbanisation de Bahreïn établit rapidement des plans pour former des routes qui puissent connecter les aires et les quartiers naissant du royaume. Il mit alors en place un système routier en anneaux pouvant rejoindre des routes plus larges, notamment des autoroutes et permettre en conséquence la liaison de tous les quartiers pour n'en délaissier aucun¹⁸⁴. De plus, Manama était entourée par la mer sur trois côtés, il devenait alors nécessaire de planifier les jonctions de la future capitale¹⁸⁵.

Joindre Manama à Muharraq et Sitra était donc de mise pour prévoir une expansion significative. D'un point de vue géographique, Sitra était atteignable en contournant Manama par le sud pour rejoindre la péninsule. Il fut alors décidé de construire une route pour joindre Manama à Sitra mais également établir une liaison à l'île de Nabih Saleh¹⁸⁶. Cette construction portait un pouvoir d'accessibilité qui s'avérait avantageuse également pour les transports de marchandises vers le *Mina Salman Port*¹⁸⁷.

Toutefois, la liaison établie entre Muharraq et Manama ne suffisait plus en 1980 et pour cause, les deux espaces s'étaient développés conséquemment¹⁸⁸. Par conséquent, il fut alors décidé de construire une deuxième liaison pour faciliter les transports des zones commerciales et financières de Manama vers l'aéroport situé dans le nord de Muharraq¹⁸⁹.

Il convient par ailleurs de notifier que le développement de Bahreïn contrairement à ses voisins, s'envisage sur une large partie du royaume, il devient alors important pour les autorités de lier toutes ces villes entre elles et de créer une grande accessibilité. Par exemple, de lier Hamad Town avec Manama¹⁹⁰. Néanmoins,

¹⁷⁷ Florian WIEDMANN, Ashraf M. SALAMA et Alain THIERSTEIN, « Urban Evolution of the City of Doha: An investigation into the Impact of economic transformations on urban structures », *op. cit.*

¹⁷⁸ MWANI QATAR, « Hamad Port », 2022, consulté le 17 janvier 2022 sur <https://www.mwani.com.qa/English/Ports/HamadPort/Pages/default.aspx>

¹⁷⁹ *Ibid.*

¹⁸⁰ *Ibid.*

¹⁸¹ HAMAD INTERNATIONAL AIRPORT, « Our Story », 2022, consulté le 10 janvier 2022 sur <https://dohahamadairport.com/about-us/our-story>

¹⁸² *Ibid.*

¹⁸³ QATAR TOURISM, « Se déplacer », 2022, consulté le 06 janvier 2022 sur <https://www.visitqatar.qa/fr/plan-your-trip/getting-around>

¹⁸⁴ Mohammad Noor AL-NABI, *History of Land use and Development in Bahrain*, *op. cit.*

¹⁸⁵ *Ibid.*

¹⁸⁶ *Ibid.*

¹⁸⁷ *Ibid.*

¹⁸⁸ *Ibid.*

¹⁸⁹ *Ibid.*

¹⁹⁰ *Ibid.*

ce développement territorial s'explique par la taille relativement restreinte du royaume par comparaison avec ses voisins.

Les plans de développement de Muharraq prévoyaient un espace pour le développement de l'aéroport dans le futur¹⁹¹. L'histoire de l'aéroport (BAH) remonte à 1927 lorsqu'un vol charter de l'*Imperial Airways* se posa sur le Royaume¹⁹². En 1950, il y avait déjà des vols hebdomadaires vers Karachi, Singapour, Hong Kong et trois fois par semaine vers Sidney¹⁹³. Par ailleurs, il est à noter que le *Concorde* anglais a même roulé sur la piste en 1976¹⁹⁴. L'aéroport connut une expansion en 1980, puis en 1994 un nouveau terminal fut inauguré augmentant la capacité des passagers à 10 millions par année¹⁹⁵. Finalement, le projet d'un nouveau terminal « state-of-the-art » à 1 milliard de dollars a été lancé en 2021¹⁹⁶. De nos jours, l'aéroport comprend quatre pistes en asphalte, deux de 2'530 mètres et deux de 3'964 mètres¹⁹⁷. En début du mois de janvier 2022, 48 aéroports desservis dans 27 pays¹⁹⁸.

La compagnie nationale *Gulf Air* initia ses opérations en 1950 en reliant des destinations en Europe, au Moyen Orient, Asie du Sud, Afrique et Extrême-Orient¹⁹⁹. La visée de la compagnie s'inscrit dans cette démarche régionale de connecter le Bahreïn au reste du monde et en délivrant une hospitalité arabe unique à ses passagers²⁰⁰. La flotte de la compagnie comprend actuellement quatre types d'appareils des moyens courriers *Airbus A321neo*, *A320neo*, *321ER* et *320-200* et des longs courriers nouvelle génération *Boeing 787-9 Dreamliner*²⁰¹.

Le vieux port de Manama construit en 1940 faisait partie intégrante de la préparation du grand plan de Manama qui prendrait part à l'expansion de la ville²⁰². Une partie industrielle fut ajoutée au sud du port²⁰³. Cependant l'agrandissement provint de l'Organisation des pays arabes exportateurs de pétrole (OPAPEP) qui décida de financer la construction de nouveaux quais dès que le royaume eut rejoint l'organisation en 1973²⁰⁴. Les nouveaux quais furent ainsi reliés par une route de 7 km en direction de l'aéroport²⁰⁵.

Toutefois, au niveau des transports en commun, Manama ne comprend actuellement qu'une faible mobilité, s'articulant exclusivement autour d'un réseau de bus de plusieurs lignes²⁰⁶.

Accessibilité régionale et internationale future

La connectivité des villes dans leur agglomération a été prépondérante dans l'expansion de ces dernières. Dans un dernier temps, nous allons discuter du projet de chemin de fer *Etihad Rail*. Le projet est né aux Émirats Arabes Unis qui souhaitent relier ses centres urbains entre eux. Le plan prévoit l'exploitation de trains voyageant à 220 km/h pour les voyageurs et 120 km/h pour les marchandises avec une capacité annuelle de 15 millions de tonnes (Mt)²⁰⁷.

¹⁹¹ Mohammad Noor AL-NABI, *History of Land use and Development in Bahrain*, *op. cit.*, p.280

¹⁹² BAHRAIN AIRPORT COMPANY, « Bahrain International Airport », consulté le 10 janvier 2022 sur <https://www.bahrainairport.bh/corporate/bahrain-international-airport>

¹⁹³ *Ibid.*

¹⁹⁴ *Ibid.*

¹⁹⁵ *Ibid.*

¹⁹⁶ *Ibid.*

¹⁹⁷ FLIGHTRADAR24, *op. cit.*

¹⁹⁸ *Ibid.*

¹⁹⁹ GULF AIR, « A propos de Gulf Air », 2022, consulté le 02 janvier 2022 sur <https://www.gulfair.com/about-gulf-air/a-propos-de-gulf-air>

²⁰⁰ *Ibid.*

²⁰¹ GULF AIR, « Nos Avions », 2022, consulté le 02 janvier 2022 sur <https://www.gulfair.com/on-board/nos-avions>

²⁰² Mohammad Noor AL-NABI, *History of Land use and Development in Bahrain*, *op. cit.*

²⁰³ *Ibid.*

²⁰⁴ *Ibid.*, p.145

²⁰⁵ *Ibid.*

²⁰⁶ LE PETIT FUTÉ, « Transports en commun : bus et cars à Manama. », 2022, Consulté le 14 janvier 2022 sur <https://www.petitfute.com/v73772-manama/c1122-voyage-transports/c1145-avion-bateau-bus-train-taxi-parking/c1154-transport-urbain/c909-bus-cars/>

²⁰⁷ Raymond WOESSNER, « Dubai et Abou Dhabi : la naissance d'un emporium », *op. cit.*

Néanmoins, le projet pourrait dépasser maintenant les frontières en repensant ses connectivités avec le réseau du Conseil de Coopération du Golfe et même une connexion future avec la nouvelle route de la soie *Eurasian continental landbridge* reliant l'est de l'Asie à l'Europe²⁰⁸.

1.4 Les rentes des hydrocarbures : des ressources conséquentes à réinvestir

Nous avons vu dans la partie précédente que les villes avaient développé leur accessibilité aussi bien au niveau commercial avec leurs *hubs* aéroportuaires et maritimes mais également au niveau urbain avec des routes de plus en plus larges et des réseaux de transports connectés avec les centres économiques. Il convient désormais de montrer les politiques mises en place dans la conjoncture d'une économie toujours plus globale.

Dubaï

Les faibles ressources d'hydrocarbures présentes dans les sols dubaïotes, ont poussé la Cité-État à diversifier rapidement ses activités économiques, « pêche, culture des dattes, activités d'entrepôt, contournement des réglementations douanières, contrebande, développement des sociétés de service, pétrole et transport du pétrole depuis 1969 »²⁰⁹.

Il est impossible de nos jours de parler de la Cité-État, sans aborder son rapport au commerce et à l'argent « ce qui frappe, c'est l'omniprésence du commerce, depuis les formes les plus humbles et les plus anciennes, jusqu'aux modes les plus sophistiqués, depuis les échanges des produits de grande consommation chargés sur les boutres de la contrebande maritime, jusqu'aux biens les plus immatériels qui se négocient d'un clic au *Dubai Stock Exchange*. A Dubaï, des *soukes* aux gratte-ciel, l'argent est l'obsession de tous »²¹⁰.

Comme nous l'avons énoncé précédemment, le développement des routes et des transports en commun a permis l'intégration de nouveaux espaces dans la dynamique économique urbaine et notamment l'émergence de quartiers d'affaires.



Photographie du *Dubai World Trade Center*²¹¹

²⁰⁸ *Ibid.*

²⁰⁹ Laure MASSON, *Créer la ville de Dubaï. Pouvoir tribal et aménagement urbain face au défi de la mondialisation*, op. cit., p.144

²¹⁰ Marc LAVERGNE, « Dubaï, utile ou futile : Portrait d'une ville révée à l'heure de la crise », in *Hérodote*, 2009, n°133, p.36.

²¹¹ VISITDUBAI, « A Propos de Dubaï » [Photographies], in *Visitdubai*, 2022, consulté le 23 janvier 2022 sur <https://www.visitdubai.com/fr/explore-dubai/about-dubai>

Tout d'abord il convient d'évoquer l'inauguration du *World Trade Center* avec la reine d'Angleterre en février 1979, un bâtiment de 39 étages²¹². Premièrement parce qu'il est haut de trente-neuf étages et a donc dû être construit à l'extérieur de la ville, pour assurer un espace suffisant. Deuxièmement, c'était l'un des premiers édifices économiques du Golfe, ce qui a placé Dubaï en pionnière dans ce domaine²¹³. Et enfin, l'inauguration en présence de la Reine d'Angleterre marqua fondamentalement le lien qu'entretenait la Cité-État avec l'ancienne puissance occupante.

Par ailleurs, Dubaï s'organise aussi financièrement en répondant à une demande venue de ses voisins, faisant face à des mesures internationales ou des guerres régulières mettant à mal ses dispositions économiques. La Cité-État parvient alors à surfer sur la vague des besoins, notamment la contrebande vers l'Iran après la révolution islamique, c'est par Dubaï que les marchandises proviennent et c'est Dubaï qui ouvre les possibilités sur le monde²¹⁴.

Abu Dhabi, Doha et Manama

Les accès dynastiques successifs au trône d'Abu Dhabi ont permis une évolution progressive du statut d'urbanisation et de la vision de la ville par les *Sheikhs*. Tout d'abord *Sheikh Zayed* alloua timidement vers la fin des années septante des zones du territoire afin de développer des infrastructures urbaines s'inscrivant dans de futurs projets, comme l'aéroport international²¹⁵. Enfin, il convient d'évoquer *Sheikh Khalifa*, qui dès son ascension en 2004 mit en place de nouvelles politiques, qui s'avèrent bien plus avenantes à s'intégrer à cet élan de modernité initié par *Sheikh Zayed*²¹⁶.

Par exemple, la propriété fut autorisée sous certaines restrictions, à savoir la localisation et la temporalité. En effet, des zones spécifiques d'investissements ont été délimitées et la propriété a été limitée temporellement à nonante-neuf années²¹⁷. En outre, des projets étaient naissants pour créer des zones commerciales et financières comme l'île Saadiyat en 1992²¹⁸. Toutefois, ce développement urbain aux visées économiques devait s'allier à l'établissement d'une autorité de régulation.

Tout comme son voisin, l'économie grandissante des hydrocarbures ne poussa pas Doha à penser directement à initier la diversification de son économie. Doha créa alors la *Qatar Investment Authority* en 2005 pour réinvestir les revenus des hydrocarbures dans différents marchés économiques et notamment l'immobilier à travers la *Qatari Diar Real Estate investment Company*²¹⁹. C'est dans cette démarche de réinvestissement des revenus dans l'immobilier que le développement de la ville connut une expansion significative qui attira les investisseurs étrangers et résulta à l'établissement de banques et de sociétés souhaitant bénéficier de l'environnement financier de Doha²²⁰. Cet intérêt s'est aussi manifesté par l'immigration de milliers d'étrangers souhaitant profiter de cet élan économique. Par ailleurs, on peut observer ce dernier dans des reportages sur les étrangers partis s'y installer, notamment des Français²²¹. Toutefois, les créations de nouvelles entreprises ne sont pas sans contraintes. Les investisseurs doivent se soumettre à la *kafala*, un système local les forçant à devoir partager les parts de l'entreprise nouvellement créée avec un sponsor local²²². Dès lors, ils ne peuvent détenir que des parts minoritaires²²³.

²¹² Stephen J. RAMOS, *Dubai Amplified : The Engineering of a Port Geography*, *op. cit.*

²¹³ *Ibid.*

²¹⁴ Marc LAVERGNE, « Dubaï, utile ou futile : Portrait d'une ville rêvée à l'heure de la crise », *op. cit.*

²¹⁵ Yasser ELSHESHTAWY, *The Evolving Arab City: Tradition, Modernity and Urban Development*, *op. cit.*

²¹⁶ *Ibid.*

²¹⁷ *Ibid.*

²¹⁸ *Ibid.*

²¹⁹ Florian WIEDMANN, Ashraf M. SALAMA et Alain THIERSTEIN, « Urban Evolution of the City of Doha: An investigation into the Impact of economic transformations on urban structures », *op. cit.*

²²⁰ *Ibid.*

²²¹ INVESTIGATIONS, « Qatar, le nouvel eldorado », in *Youtube*, 2021, consulté sur <https://www.youtube.com/watch?v=KopzSSQOBPO>

²²² *Ibid.*

²²³ *Ibid.*

Le cas de Manama est proche d'Abu Dhabi et de Doha, aucune industrie majeure ne s'est développée exceptée l'industrie majeure des hydrocarbures²²⁴. Toutefois, à la fin des années soixante, Manama prit la décision de développer *Aluminium Bahrain* en lui créant un espace d'établissement et en assurant un support pétrolier²²⁵. Par ailleurs, le Royaume réinvestit intensément ses ressources dans les infrastructures locales et l'urbanisation du territoire. Ainsi, il y avait à Manama 30,9% de la population totale du royaume soit 27'835 habitants en 1941 et ils représentaient en 1971, 41% de la population totale soit 88'785²²⁶.

1.5 Exportations et importations : une analyse des échanges commerciaux émiratis

Les exportations et les importations illustrent à merveille les échanges commerciaux que les pays entretiennent entre eux. Il convient aujourd'hui de quantifier les exportations et les importations commerciales des Émirats du Golfe pour délimiter le champ caractéristique des produits commerciaux. Cette analyse permettra de conforter notre hypothèse selon laquelle les pays du Golfe exportent majoritairement des hydrocarbures et dépendent fortement de l'étranger dans leur consommation. Notre analyse se basera sur les données du site économique *The Observatory of Economic Complexity*²²⁷. Il convient par ailleurs de souligner le fait que l'analyse est faite par État, ainsi Dubaï et Abu Dhabi sont analysés dans un même cas, celui des Émirats Arabes Unis. Des relevés d'importations et d'exportations sont disponibles en annexes.

Émirats Arabes Unis²²⁸

Les exportations

Sur l'année 2019, les exportations nationales représentaient 248 milliards de dollars. Elles ont été majoritairement de pétrole brut (23,1%), de pétrole raffiné (13%), d'or (8,63%), de bijoux (5,53%) et de diamants (3,64%).

Ces exportations sont dirigées principalement vers l'Inde (10,8% des exportations totales) majoritairement pétrole, diamant et or ; le Japon (9,67%) majoritairement du pétrole brut et raffiné ; l'Arabie Saoudite (7,22%) majoritairement du cuivre, des voitures, de l'or, du matériel de diffusion ; la Chine (5,92%) majoritairement du pétrole, des voitures, du matériel électrique, des polymères d'éthylène et l'Iraq (5,54%) majoritairement équipements électroniques, pétrole, tabac roulé, bijoux et voitures. Le premier pays européen dans les exportations est la Suisse avec majoritairement 50% de bijoux et 45,5% d'or.

Ainsi, en analysant ces chiffres nous pouvons formuler plusieurs conjectures. Premièrement, les premiers partenaires dans l'exportation des Émirats Arabes Unis sont des partenaires asiatiques. Deuxièmement, les produits exportés sont majoritairement du pétrole brut et raffiné mais aussi des pierres précieuses et des bijoux.

Les importations

Sur l'année 2019, les importations ont représenté 235 milliards de dollars. Elles ont été principalement de l'or (13,5%), des bijoux (6,46%), des diamants (4,06%), des équipements d'émission (6,66%), du pétrole raffiné (6,36%) et des voitures (4,06%). Les importations ont été majoritairement depuis la Chine (15,1%), l'Inde (12,2%), États-Unis (7,26%), Allemagne (4,13%) et Royaume-Uni (4,04%).

Il est à noter que l'or et les diamants sont importés très majoritairement depuis l'Afrique et le matériel électronique principalement d'Asie.

Ainsi, on peut analyser les données de la manière suivante. Premièrement, le pays importe énormément de métaux précieux qui sont majoritairement en provenance d'Afrique, un fait qui est souvent contesté parmi les organisations non gouvernementales qui dénoncent fréquemment la manière dont ont été possiblement

²²⁴ Mohammad Noor AL-NABI, *History of Land use and Development in Bahrain*, op. cit.

²²⁵ *Ibid.*

²²⁶ *Ibid.*, p.27

²²⁷ OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY, « About the site », consulté le 19 novembre 2021 sur <https://oec.world/en/resources/about>

²²⁸ OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY, « United Arab Emirates », consulté le 19 novembre 2021 sur <https://oec.world/en/profile/country/are>

extraits ces métaux. Deuxièmement, les importations proviennent majoritairement d'Asie mais aussi d'Europe et d'Amérique, la provenance des importations sont nettement plus variées que pour les exportations.

Qatar²²⁹

Les exportations

Les exportations du Qatar pour l'année 2019 s'élèvent à 77 milliards de dollars, très majoritairement du gaz de pétrole (57,5%), du pétrole brut (20%) et du pétrole raffiné (10,7%). On retrouve très loin derrière des métaux et des produits chimiques. Les exportations se sont quant à elles dirigées principalement vers le Japon (17,1%), la Corée du Sud (15,6%), l'Inde (13,6%), la Chine (13,4%) et Singapour (7,05%). Le premier pays européen est le Royaume-Uni qui ne représente que 2,5% des exportations totales du Qatar.

Ainsi, on peut nettement avancer le fait que les exportations se dirigent presque uniquement vers les pays asiatiques et qu'elles ne se composent pratiquement que d'hydrocarbures.

Les importations

Les importations du Qatar pour l'année 2019 sont extrêmement plus variées que les exportations, elles représentaient 33,9 milliards de dollars. Le Qatar importe en grande quantité du matériel aéronautique (10,5%), des turbines à gaz (8,1%), des voitures (5,04%), des bijoux (4,4%). Mais dans la globalité les importations regroupent aussi des métaux, des produits chimiques, des produits minéraux, des instruments, des légumes, des textiles, des produits animaliers, des vivres, du verre, du plastique, des peintures.

A la grande stupéfaction, c'est de l'Europe que proviennent les principales importations, notamment la France en tête avec 12,7% majoritairement des avions, des hélicoptères ; suivie du Royaume-Uni 9,35% majoritairement turbines à gaz, bijoux, voitures.

Dès lors, on remarque pertinemment que le Qatar est un pays qui importe énormément de biens et de produits. Les exportations représentaient en dollars plus du double des importations.

Bahreïn²³⁰

Les exportations

Les exportations du Bahreïn s'élevaient en 2019, 13,2 milliards de dollars. Des exportations majoritairement de pétrole raffiné (41,6%), aluminium brut 14%, pétrole brut (5,1%), minerai de fer (3,76%), d'or (2,38%). Elles sont dirigées principalement vers les Émirats Arabes Unis (30,5%), l'Arabie Saoudite (12,3%), le Japon (7,93%), États-Unis d'Amérique (7,61%), la Corée du Sud (3,6%), le Koweït (3,43%).

Les importations

Les importations représentaient en 2019, 13,2 milliards de dollars. Les importations sont diverses et variées, entre voitures (6,41%), minerai de fer (6,08%), bijoux (5,47%), tabac roulé (1,02%). Mais aussi en plus infime quantité, des denrées alimentaires, des textiles, des médicaments, de la viande. Avec comme partenaires principaux, les Émirats Arabes Unis (26,7% des importations totales), la Chine (11,2%), l'Arabie Saoudite (6,66%), les États-Unis d'Amérique (5,46%) et le Royaume-Uni (4,82%).

Finalement, après avoir traité les importations et les exportations des pays du Golfe, on peut formuler quelques observations relatives à leurs attraits commerciaux. Premièrement, il faut relater le fait que les exportations sont majoritairement constituées de pétrole brut ou manufacturé vers des pays asiatiques. Deuxièmement, les importations aussi multiples que diverses et variées proviennent de partenaires commerciaux aussi bien asiatiques qu'occidentaux.

En conclusion, on peut affirmer tout d'abord que le commerce d'exportation des hydrocarbures est toujours prépondérant dans les Émirats du Golfe. Toutefois, les Émirats Arabes Unis tirent leur épingle du jeu en

²²⁹ OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY, « Qatar », consulté le 19 novembre 2021 sur <https://oec.world/en/profile/country/qat>

²³⁰ OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY, « Bahrain », consulté le 19 novembre 2021 sur <https://oec.world/en/profile/country/bhr>

exportant aussi une quantité considérable de matériaux précieux. Mais également le Bahreïn qui exporte des métaux.

Enfin, au niveau des importations, on peut affirmer que les pays nécessitent des importations diverses et variées pour faire perdurer leur société, entre denrées alimentaires, voitures mais également matériel civil et militaire.

En outre, il convient de souligner les échanges commerciaux d'envergure avec les puissances économiques mondiales comme la Chine et les puissances militaires occidentales comme les États-Unis d'Amérique, le Royaume-Uni et la France.

En définitive, il est tout à fait légitime de déclarer que les Émirats du Golfe dépendent fortement des biens et produits étrangers.

Outre cela, la Suisse est un partenaire commercial non négligeable des Émirats. Les échanges se soldent par des importations et des exportations d'or, de bijoux, de montres, des médicaments et du tabac.

1.6 De nouvelles aires économique attractives : les zones franches

L'analyse des exportations et des importations des pays du Golfe, nous a permis de mettre en exergue une partie des activités économiques des Émirats. Pour compléter notre analyse du cadre économique local, il convient à présent d'aborder la thématique des zones franches qui se sont développées rapidement dans les villes des Émirats du Golfe. Ces espaces commerciaux inédits cherchent à s'inscrire dans une politique de diversification du cadre économique tourné presque exclusivement vers les hydrocarbures. La zone franche dans son essence s'affranchit des législations nationales et se veut extrêmement attractive pour les entreprises étrangères ou bureaux de firmes transnationales souhaitant s'y installer. Cette partie vise à illustrer les différentes zones franches qui ont émergé dans les villes du Golfe mais également la place dans l'économie locale et dans l'espace urbain qui n'est pas due au hasard.

Dubaï

Dubaï a certainement le nombre le plus élevé de zones franches parmi les Émirats Arabes Unis. Cette partie entend montrer la place des zones franches dans l'urbanisme de la ville ainsi que son attractivité économique pour l'Émirat.

Les zones franches contribuent à diversifier l'économie dubaïote, à travers les investissements directs étrangers dans le secteur privé et les entreprises étrangères y ouvrant des offices²³¹. En l'occurrence, cette visée a toujours été celle de Dubaï depuis la découverte des faibles ressources d'hydrocarbures dans ses sous-sols. Aujourd'hui Dubaï, contient environ vingt et une zones franches réparties sur son territoire. D'un point de vue juridique, les zones franches sont établies par un décret spécial du dirigeant de l'Émirat dans lequel la zone franche est établie²³². Elles sont régies par une autorité de la zone franche (FZA), qui délivre les permis, accompagne les entreprises et établit un commerce sur la zone franche²³³. Les entreprises peuvent détenir 100% de la société et avoir des avantages fiscaux intéressants²³⁴.

Nous l'avons vu dans la partie sur les importations et les exportations, les Émirats Arabes Unis importent et exportent pléthore de matériaux divers et variés. Nous n'allons pas traiter de toutes les zones franches, nous énumérerons des zones franches sélectionnées de manière discrétionnaire selon leur caractère d'importance. Nous verrons donc que les données sur les exportations et les importations se corréleront parfaitement avec les activités économiques des zones franches mais aussi qu'elles sont idéales pour les acteurs du domaine des services et des activités immatérielles.

²³¹ PKF International Limited, « Free Zones in the UAE », <https://www.pkf.com/media/nzko5ybh/uae-free-zones-guide.pdf>

²³² *Ibid.*

²³³ *Ibid.*

²³⁴ *Ibid.*

Jebel Ali Free Zone (JAFZA)

La zone franche de Jebel Ali est établie par décret spécial en 1985²³⁵. Elle apporte des avantages particulièrement intéressants par rapport à sa situation juxtaposée au port. C'est-à-dire l'un des plus grands ports mondiaux, permettant la liaison entre les hémisphères sud et nord. La zone franche est la plus grande du Golfe²³⁶. Elle détient des caractéristiques attractives, notamment le stockage et la distribution de matériaux, la défiscalisation pendant une cinquantaine d'années des sociétés, des certifications ISO et la FZA, qui travaille en étroite collaboration avec l'autorité portuaire²³⁷. De plus, s'est ajoutée à la zone franche la construction de *JAFZA One*, un bâtiment comprenant plus de 1'200 offices, un auditorium et des salles de conférences²³⁸. Un aspect primordial pour les échanges et la connectivité des sociétés dans une zone franche, qui accueillerait plus de 7'000 sociétés. En outre, un site pour les compagnies offshore a même été établi en 2003 pour satisfaire plus allègrement celles souhaitant investir dans les entreprises de la zone franche ou dans l'Émirat²³⁹.

Dubai Cars et Automotive Zone (DUCAMZ)

La zone a été établie en avril 2000 avec l'objectif de réexporter les voitures utilisées vers le marché africain et asiatique²⁴⁰. Tout d'abord, les exportations de voitures en 2019 des Émirats Arabes Unis représentaient 2,5%, principalement vers l'Arabie Saoudite, la Chine, Oman, l'Iraq, l'Iran et l'Afrique et les importations sur la même année 4,06%, principalement du Japon, des États-Unis et de l'Allemagne²⁴¹. Enfin, la position géographique de la zone franche est optimale, proche des liaisons routières qui mènent à l'Aéroport international (DXB), au port Jebel Ali et à l'*Emirates Road*.

Dubai Multi Commodities Centre (DMCC)

La zone franche DMCC a été établie en 2002, comme son nom l'indique elle est adressée aux entreprises faisant des affaires dans un large panel d'industries de métaux et de produits, notamment des bijoux et de l'or²⁴². En rappel, l'or représente 8,63% des exportations pour l'année 2019 dont 32,1% vers la Suisse, 16% vers la Turquie et d'autres pays asiatiques ; les diamants représentent 3,64% des exportations dont 57,7% vers l'Inde, 15,2% vers Hong Kong, 13,6% vers la Belgique, 4,37% vers la Suisse et le reste entre les pays d'Asie et d'Amérique²⁴³. Pour les importations d'or, cela représentait 13,5% en 2019 dont plus de 50% en provenance d'Afrique notamment 10,1% du Mali, 7,04% de Guinée, d'Asie notamment 3,05% d'Afghanistan, d'Amérique du Sud et d'Europe ; les diamants représentaient 4,06% des importations en 2019 dont 17,9% d'Inde, 13,5% d'Angola et 17,8% de Belgique. Ainsi, le commerce des pierres précieuses s'avère relativement important dans les Émirats Arabes Unis et par extension à Dubaï. La zone physique se situe dans les *Jumeirah Lakes Towers* et comprend désormais plus de 4'000 entreprises et plus de 10'000 personnes travaillant dans la zone franche²⁴⁴.

Dubai Airport Free Zone (DAFZ)

La zone franche de l'aéroport de Dubaï est située dans le complexe aéroportuaire²⁴⁵. Elle offre donc de sérieuses possibilités pour les futurs investisseurs et entrepreneurs à proximité d'un aéroport toujours plus compétitif. Selon Wæssner, « le magasin de détaxes de l'aéroport rivalise avec celui de Singapour sur 9 000 m². En 1999, sa zone franche aéroportuaire s'étend sur 127 ha. Elle accueille d'abord des activités à forte

²³⁵ *Ibid.*

²³⁶ Raymond WOESNNER, « Dubaï et Abou Dhabi : la naissance d'un emporium », *op. cit.*

²³⁷ *Ibid.*

²³⁸ JEBEL ALI FREE ZONE AUTHORITY, « Jebel Ali Free zone », consulté le 08 janvier 2022 sur <https://jafza.ae>

²³⁹ PKF International Limited, « Free Zones in the UAE », *op. cit.*

²⁴⁰ UAE FREE ZONES, « Dubai cars & automotive zone (DUCAMZ) », consulté le 12 janvier 2022 sur <http://uaefreezone.org/dubai-cars-automotive-zone/>

²⁴¹ OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY, « United Arab Emirates », *op. cit.*

²⁴² PKF International Limited, « Free Zones in the UAE », *op. cit.*

²⁴³ OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY, « United Arab Emirates », *op. cit.*

²⁴⁴ UAE FREE ZONES, « Dubai Multi Commodities Centre Authority (DMCC) », consulté le 12 janvier 2022 sur <http://uaefreezone.org/dubai-multi-commodities-centre-authority/>

²⁴⁵ PKF International Limited, « Free Zones in the UAE », *op. cit.*

valeur ajoutée comme la maintenance aéronautique et les industries du luxe. »²⁴⁶. La proximité de la zone franche avec l'aéroport fait sans doute d'elle, l'une des plus stratégiques à Dubaï, tout comme celle de JAFZA.

Autres zones franches

Globalement, il existe encore un nombre pléthorique de zones franches à Dubaï, qui s'axent dans des domaines aussi différents que similaires, dans la mesure où le commerce et l'argent en sont les coefficients. Ainsi, on peut citer la *Dubai Media city* sous la régulation de la *Dubai Development Authority* qui s'axe principalement sur les médias. Mais aussi sous la même régulation, la *Dubai Internet city* pour les technologies de communications, la *Dubai Studio city* pour le développement du monde télévisuel, ou encore la *Dubai International Academic City* qui comprend déjà sept universités d'Asie, d'Europe et d'Océanie. Une zone franche a aussi été établie pour les aides humanitaires qui a un statut indépendant sous l'égide de la princesse Haya Bint Al Hussein, la femme de l'émir de Dubaï. Enfin, en 2003 est établie la *Dubai Health Care City* souhaitant innover dans les soins médicaux comprenant en son sein une université de médecine²⁴⁷.

Abu Dhabi

La capitale des Émirats Arabes Unis ne comprend que sept zones franches sur son territoire soit environ trois fois moins que Dubaï. Cela peut s'analyser par le fait qu'Abu Dhabi avec ses ressources d'hydrocarbures ne s'est pas retrouvée dans l'urgence de diversifier son économie aussi rapidement que Dubaï. Nous allons donc aborder les sept zones franches d'Abu Dhabi dans cette partie. Il est important de noter que les zones franches s'inscrivent presque toutes exclusivement dans le plan économique de vision 2030 du pouvoir en place²⁴⁸.

Abu Dhabi Airport Free Zone

Cette zone franche s'établit idéalement autour de l'aéroport international (AUH) sur plus de 10,6 km² ²⁴⁹. Elle contient cinq districts commerciaux, tels que *Logistics Park*, *Business Park*, *Destination Village*, *Al Falah District* et enfin *Airport City* ; ce qui permet à la zone franche de prendre part à plusieurs domaines d'activités économiques dont l'aviation, l'industrie pharmaceutique, les biens de luxe et les événements *marketing* pour ne citer que ceux-là²⁵⁰. La zone franche cherche également à augmenter les revenus non aéronautiques liés à l'aéroport²⁵¹. Elle possède multiples avantages, dont évidemment des exemptions de taxes et une propriété totale aux investisseurs²⁵².

Twofour 54 (2454)

Cette zone franche située au cœur d'Abu Dhabi dont le nom fait références aux coordonnées géographiques de la ville, accueille principalement des médias²⁵³. Elle est reconnue comme un centre de rencontre entre des entreprises locales, régionales et internationales. Elle fait donc la promotion du développement d'un réseau pouvant s'étendre sur tous les continents de la planète. Plusieurs grands médias mondiaux ont choisi de s'implanter dans la zone franche, notamment *BBC*, *FOX Television*, *CNN*, *Sky News*, *Ubisoft*, *Flash* ou encore *Abu Dhabi Media*²⁵⁴.

Khalifa Industrial Zone Abu Dhabi (KIZAD)

Khalifa Industrial Zone se situe à proximité du port Khalifa d'Abu Dhabi, un port en eaux profondes aux infrastructures modernes. Elle occupe également une situation proche des connections routières mais aussi aériennes, non loin d'AUH et du port qui lui est limitrophe. En outre des exemptions de taxes, plusieurs services de conditionnements, logistiques, et autres sont proposés aux futurs investisseurs et entreprises²⁵⁵.

²⁴⁶ Raymond WOESSNER, « Dubai et Abou Dhabi : la naissance d'un emporium », *op. cit.*, p.165

²⁴⁷ PKF International Limited, « Free Zones in the UAE », *op. cit.*

²⁴⁸ *Ibid.*

²⁴⁹ *Ibid.*

²⁵⁰ *Ibid.*

²⁵¹ *Ibid.*

²⁵² *Ibid.*

²⁵³ *Ibid.*

²⁵⁴ *Ibid.*

²⁵⁵ *Ibid.*

Zonescorp

Zonescorp a été établie pour permettre le développement des infrastructures industrielles dans le capital ainsi que la diversification économique. Contrairement aux autres zones franches, *Zonescorp* n'est pas considérée comme une zone franche car un minimum de 51% des parts doivent être détenues par les Émirats Arabes Unis²⁵⁶. En outre, la *Zonescorp* se targue d'être un puissant vecteur dans l'évolution économique de l'Émirat en ayant investi plus d'un milliard de dollars américains et trois milliards dans les résidences des travailleurs²⁵⁷.

Masdar City

La *Masdar city* est une ville en devenir s'établissant sur les énergies renouvelables. Grande étendue de sable de 6km² à une vingtaine de kilomètres d'Abu Dhabi²⁵⁸. Une stratégie de zéro déchet et la volonté de devenir le leader des énergies renouvelables, le coût de l'opération devrait s'élever à environ 14,4 milliards d'euros²⁵⁹. Elle accueille en son sein l'institut des sciences et des technologies et le siège de l'agence internationale des énergies renouvelables. Par ailleurs, *Siemens* y a même installé son siège régional²⁶⁰. Elle cherche ainsi constamment à promouvoir les entreprises dans le développement des énergies renouvelables, du traitement des eaux ainsi que de la mobilité douce.

Abu Dhabi Global Market

Cette zone franche établie par décret, se situe sur les 114 ha de l'île Al-Maryah, idéalement placée entre l'île Saadiyat et le centre d'Abu Dhabi²⁶¹. Ouverte en octobre 2015, la zone franche vise un développement s'articulant aussi bien régionalement que globalement²⁶². Elle s'inscrit également dans la politique de développement économique d'Abu Dhabi et des économies grandissantes africaine et asiatique²⁶³. Elle propose des activités autour des services, finances et capitaux²⁶⁴.

Doha

Le Qatar comme ses voisins du Golfe a dû s'adapter à la diversification de l'économie entamée précocement par Dubaï et qui s'inscrit dans cette dynamique de ne plus dépendre exclusivement de la rente des hydrocarbures. Pour rappel de la partie précédente, durant l'année 2019, le Qatar exportait presque uniquement des hydrocarbures. Une autorité des zones franches a été établie en 2018 pour s'occuper des délivrances des licences et de la régulation des zones²⁶⁵. Deux zones franches principales sont alors apparues, distantes de 15km l'une de l'autre²⁶⁶. Elles sont toutes les deux situées idéalement entre l'aéroport international Hamad (DOH) et le port principal du Qatar Hamad.

Ras Bufontas Airport free zone

Cette zone franche comme évoquée précédemment se situe au sud de l'aéroport international Hamad sur une surface de 4 km²²⁶⁷. Elle est accessible, par le réseau routier mais également par le métro de Doha ouvert en mai 2019²⁶⁸. Ses domaines d'activités sont plutôt axés sur les technologies émergentes, le

²⁵⁶ *Ibid.*

²⁵⁷ *Ibid.*

²⁵⁸ Simon ROGER et Christophe VISEUX, « Au milieu du désert, le mirage de Masdar », in *Le Monde*, 29 février 2016, consulté le 05 janvier 2022 sur https://www.lemonde.fr/grands-formats/visuel/2016/02/29/au-milieu-du-desert-le-mirage-de-masdar_4873704_4497053.html

²⁵⁹ *Ibid.*

²⁶⁰ *Ibid.*

²⁶¹ *Ibid.*

²⁶² *Ibid.*

²⁶³ *Ibid.*

²⁶⁴ *Ibid.*

²⁶⁵ EUROCORR, « Qatar Free Zones Authority », consulté le 14 décembre 2021 sur https://eurocorr.org/Start/_/QFZA-EUROCORR2019.pdf

²⁶⁶ *Ibid.*

²⁶⁷ QATAR FREE ZONES AUTHORITY, « The Airport Free Zone at Ras Bufontas », consulté le 18 novembre 2021 sur <https://qfz.gov.qa/ras-bufontas/>

²⁶⁸ *Ibid.*

commerce, l'aviation et la manufacture de base²⁶⁹. De plus, elle adopte un argument d'hyper connectivité au monde extérieur car pourvue de bonnes infrastructures digitales²⁷⁰.

Umm Ahloul Port free zone

Enfin, la zone franche *Umm Ahloul* vaste de 32 km² se situe aux abords du Port principal du Qatar Hamad²⁷¹. Une situation avantageuse pour bénéficier des échanges conséquents entrepris sur le port. La zone franche est axée sur les activités de manufactures lourdes, pétrochimiques, technologiques, industrielles et les services et industries maritimes²⁷². Une spécificité inédite de la zone est certainement son propre port dénommé MARSА comprenant des infrastructures modernes et technologiques pour accueillir les bateaux des sociétés²⁷³.

Manama

Enfin, le cas de Bahreïn est assez surprenant. Certaines entreprises considérant le royaume comme étant par essence une zone franche²⁷⁴. En effet, le royaume autorise notamment la détention de 100% des parts d'une société par un acteur étranger²⁷⁵. En découlent alors trois zones considérées comme franches telles que la *Bahrain Logistic Zone*, la *Bahrain International Investment Park* et le *Bahrain International Airport*.

Bahrain International Investment Park (BIIP)

Le *Bahrain International Investment Park* a été établi en 2005 par le ministère de l'Industrie, du commerce et du tourisme²⁷⁶. Elle est l'un des acteurs servant à promouvoir les marchés régionaux et internationaux pour les activités commerciales internationales. La zone est vaste de 3 millions de m² interconnectés en termes de mobilités et d'accès à internet²⁷⁷. La zone comprend environ 111 entreprises dont des multinationales comme *Mondelez*, *Arla*, *БASF* ou encore *Reckitt Benckiser*. Tout cela a créé plus de 5'000 emplois dont environ 20% de Bahreïnais²⁷⁸.

Bahrain Logistic Zone

Lancée en 2008, la *Bahrain Logistic Zone* également sous la régulation du ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme²⁷⁹. Elle est vaste d'1 km² et située à proximité du Port Khalifa Bin Salman (3 km) ; de l'aéroport international (13 km) et de la route King Fahd menant à l'Arabie Saoudite (40 km)²⁸⁰. La zone propose la location de bureaux et d'entrepôts pour les différentes activités économiques. Y sont présentes des entreprises comme *Aramex*, *Armada*, ou encore *Schmid*²⁸¹.

Bahrain International Airport

Enfin, l'aéroport n'est pas une zone franche mais les plans finaux de développement pourraient à terme inclure une zone franche²⁸². Les infrastructures de fret de l'aéroport représentent 19'000 m² pour les activités commerciales aéroportuaires. L'aéroport donne accès à un contingent de 14 millions de passagers par an.

²⁶⁹ *Ibid.*

²⁷⁰ *Ibid.*

²⁷¹ QATAR FREE ZONES AUTHORITY, « The Port Free Zone at Umm Alhoul », consulté le 18 novembre 2021 sur <https://qfz.gov.qa/umm-ahloul/>

²⁷² *Ibid.*

²⁷³ *Ibid.*

²⁷⁴ HEALY CONSULTANTS, « Bahrain Free zones (FZ) in 2022 », consulté le 05 janvier 2022 sur <https://www.healyconsultants.com/bahrain-company-registration/free-zones/>

²⁷⁵ *Ibid.*

²⁷⁶ BAHRAIN INTERNATIONAL INVESTMENT PARK, « About us », 2019, consulté le 15 décembre 2021 sur <https://www.biip.com.bh>

²⁷⁷ *Ibid.*

²⁷⁸ *Ibid.*

²⁷⁹ MINISTRY OF TRANSPORTATION AND TELECOMMUNICATIONS KINGDOM OF BAHRAIN, « Bahrain Logistics Zone », 2019, consulté le 23 octobre 2021. <https://www.mtt.gov.bh/content/pma-bahrain-logistics-zone>

²⁸⁰ *Ibid.*

²⁸¹ *Ibid.*

²⁸² MIDDLE EAST BUSINESS INTELLIGENCE, « Bahrain economic zones », 2013, consulté le 14 octobre 2021 sur <https://www.meed.com/bahrain-economic-zones/#X-201308221035503>

Conclusion

L'avènement de l'exploitation des hydrocarbures a permis aux villes des Émirats de se développer. Elles ont alors dans un premier temps créé une accessibilité de leur territoire et développer leurs organes tournés vers le commerce mondial. L'analyse des exportations et des importations a mis en lumière les dépendances des Émirats mais également le pourcentage élevé des hydrocarbures dans leur économie. Enfin, nous avons mis en lumière une autre stratégie de diversification économique à travers le système des zones franches. Des espaces qui permettent aux Émirats de diversifier leurs économies respectives comme le souligne Raymond Woessner « Les EAU savent jouer sur la réglementation douanière pour favoriser l'activité économique »²⁸³. Ainsi, sont proposées des « facilités fiscales, le *bunkering* d'un bon marché, la flexibilité du marché du travail, des installations dernier cri et en perpétuelle croissance »²⁸⁴. Seul le cas du Bahreïn diverge un peu de ses voisins par son statut de zone franche par essence. D'un point de vue juridique, ces zones sont établies par décret et régies par des autorités administratives. Cependant ce phénomène est inégal entre les Émirats, Dubaï contient le plus de zones franches. En outre, on s'aperçoit par comparaisons que ces zones d'activités sont facilement accessibles très souvent juxtaposées aux aéroports et aux ports internationaux²⁸⁵. Une position qui n'est pas anodine dans une volonté toujours plus grande de créer des *hubs* globaux et de devenir une étape sur les grandes routes aussi bien régionales qu'internationales²⁸⁶.

2. Un enjeu commun : trouver un modèle économique durable

La pérennité est un concept central dans les politiques des Émirats du Golfe. Dans cette partie, nous chercherons à mettre en lumière les politiques et les visées économiques des Émirats pour tenter d'assurer une prospérité économique à travers la sûreté de détenir des fonds financiers. Dans un premier temps, il conviendra d'exposer le système des fonds souverains, ce qui nous permettra dans les temps suivants de mettre en lumière les investissements multiples issus de ces mêmes fonds à l'échelle locale, régionale mais aussi internationale. Nous verrons donc de quelle manière ces investissements prennent part à un système de *branding*, visant à créer une marque autour de l'image exportée des villes du Golfe.

2.1 Des instruments discrétionnaires d'investissements : les fonds souverains

Le fonds souverain est un concept très important dans les visées futures économiques des Émirats du Golfe. Ils proviennent principalement des revenus liés à l'exploration de matières premières²⁸⁷. En 2019, sur les 5'500 milliards de dollars des fonds souverains mondiaux, 40% provenaient du Golfe²⁸⁸. François Aïssa Touazi les décline en trois groupes : les fonds de stabilisation, des revenus de placements financiers contrebalançant la hausse des matières premières ; les fonds de génération future, des revenus d'actifs davantage diversifiés en vue d'être utilisés plus tard et les fonds de développement, pour investir massivement dans les infrastructures domestiques²⁸⁹.

Ces entités s'inscrivent avant tout dans une démarche de pérennisation économique durable de l'Émirat.

²⁸³ Raymond WOESSNER, « Dubai et Abou Dhabi : la naissance d'un emporium », *op. cit.*, p.165

²⁸⁴ *Ibid.*

²⁸⁵ *Ibid.*

²⁸⁶ *Ibid.*

²⁸⁷ Patrice HIDDINGA et Christophe STALLA-BOURDILLON, « Les fonds souverains : menace ou opportunité ? », in *Le journal de l'école de Paris du Management*, 2009, n°78, pp. 17-26. <https://www.cairn.info/revue-le-journal-de-l-ecole-de-paris-du-management-2009-4-page-17.htm>

²⁸⁸ François AÏSSA TOUAZI, « Les fonds souverains du Golfe », in *Fondation pour la recherche stratégique. Observatoire du monde arabo-musulman et du Sahel*, 2019, consulté le 15 novembre 2021 sur <https://www.frstrategie.org/sites/default/files/documents/programmes/observatoire-du-monde-arabo-musulman-et-du-sahel/publications/201912.pdf>

²⁸⁹ *Ibid.*

Dubaï

Le fonds souverain principal de Dubaï est l'*Investment corporation of Dubai*, établi en 2006. Sa vision est « To secure a prosperous future for Dubai and its people through a world-leading professional organisation »²⁹⁰. Le fonds souverain investit dans un large panel de secteur économique pour assurer une prospérité économique : « ICD's portfolio companies are selected from a variety of sectors to afford diversification and risk minimization. In its entirety, the portfolio is reflective of Dubai's growth plan and strategic focus areas »²⁹¹. Selon les chiffres des investissements au 31 Décembre 2020, le fonds investissait dans sept domaines : premièrement, les banques et les services financiers à hauteur de 25% dans 5 *Major Holdings*, dont *Emirates NBD*, *Dubai Islamic Bank*, *Commercial Bank of Dubai*, *National Bonds* et *Borse Dubai*. Les transports à hauteur de 25% dans 4 *Major Holdings*, dont *Emirates*, *Dnata*, *Flydubai* et *DAE*. Le pétrole et le gaz à hauteur de 3% dans 1 *Major Holding*, *ENOC*. L'industrie à hauteur de 7% dans 3 *Major Holding*, dont *DUBAL*, *Ducab* et *EGA*. L'hospitalité et les loisirs à hauteur de 16% dans 9 *Major Holdings*, dont *Dubai World Trade Centre*, *kerzner*, *Porto Montenegro*, *Atlantis*, *The Royal Atlantis*, *Mandarin Oriental*, *One&Only Palmilla* et *One&Only Cape Town*. L'immobilier et les constructions à hauteur de 16% dans 9 *Major Holdings*, dont *EMAAR*, *ITHRA Dubai*, *Dubai Airport Free zone*, *The Cleveland Bridge and Engineering company*, *Dubai Silicon Oasis Authority*, *Ssangyong*, *ALEC*, *Brookfield* et *Dubai Investments*. Enfin, la vente au détail et autres *holdings* à hauteur de 8% dans 9 *Major Holdings*, dont *Dubai duty free*, *aswaaq*, *emaratech*, *imdaad*, *Integrated Service Solutions*, *Dubai Global Connect*, *DMCC*, *Emirates Ravabi* et *SmartStream*²⁹².

Abu Dhabi

Pour Abu Dhabi, nous évoquerons les deux fonds souverains principaux de l'Émirat. Premièrement, l'*Abu Dhabi Investment Authority* (ADIA) qui a été fondée en 1976. Le fonds investit principalement dans les pays occidentaux, dont 35 à 50% en Amérique du Nord et 20 à 35% en Europe, mais aussi dans les marchés émergents à hauteur de 15 à 25% et en Asie développée entre 5 et 15%²⁹³. Les investissements sont diversement répartis entre les actions, revenus fixes, actions privées, alternatives financières, immobilier et infrastructures²⁹⁴.

Et deuxièmement, le fonds souverain *Mubadala* établi en 2017 à la suite de la fusion de l'*International Petroleum Investment Company* créée en 1984 et de *Mubadala Development Company* fondée en 2002²⁹⁵. Il convient par ailleurs de souligner qu'en 2018, l'*Abu Dhabi Investment Council* faisait également parti de *Mubadala Investment Company*²⁹⁶. Le fonds investit également majoritairement dans les pays occidentaux, notamment 38% en Amérique du Nord, 20% en Europe et 2% en Australie. Mais aussi fortement aux Émirats Arabes Unis à hauteur de 28% et le reste entre l'Asie 9%, l'Amérique latine 2% et le Moyen Orient et Afrique du Nord 1%²⁹⁷. Par ailleurs, le fonds investit dans pléthore de secteurs économiques tels que l'aérospatial, dans *Nibras Al Ain Aerospace Park*, *Sanad*, *SR Technics*, *Strata*, *XOJET*; le secteur agroalimentaire dans *Culligan Water*, *Peterson Farms* et *Avramar*; la santé dans *Color*, *NVA*, *Sebela Pharmaceuticals*, *Affordable Care*, *Abu Dhabi Telemedicine Centre*, *Amana Healthcare*, *Capital Health Screening Centre*, *Cleveland Clinic Abu Dhabi*, *Healthpoint*, *Imperial College London Diabetes Centre* et *National Reference Laboratory*; l'information et les technologies de communication dans *Balbix*, *BetterUp*, *Thoughtworks*, *Storable*, *REEF TEchnology*, *Cologix*, *du-Emirates Integrated Communications Company*, *G42*, *Injazat*, *Jio Platforms*, *Khnaza Data Centers* et *Yabsat*; les métaux et le minage dans *Emirates Global Aluminium*, *Equinox Gold*, *MATSA* et *Minesa*; l'immobilier et les infrastructures dans *Archer*, *NextDecade*, *Enviva Holding*, *3650 REIT*, *Crow Holding*, *Abu Dhabi Global Market Square*, *ACTIVE Powered by Zayed Sport City*, *Al Durrab*, *Al Maryab Island*, *Aldar*, *Four Seasons Hotel Abu Dhabi*, *Khadamat*, *Lamar*,

²⁹⁰ INVESTMENT CORPORATION OF DUBAI, « About ICD », 2022, consulté le 06 janvier 2022 sur <https://icd.gov.ae/about-icd/>

²⁹¹ INVESTMENT CORPORATION OF DUBAI, « Our Portfolio », 2022, consulté le 06 janvier 2022 sur <https://icd.gov.ae/our-portfolio/>

²⁹² *Ibid.*

²⁹³ ABU DHABI INVESTMENT AUTHORITY, « Investments », consulté le 21 décembre 2021 sur <https://www.adia.ae/en/investments>

²⁹⁴ *Ibid.*

²⁹⁵ MUBADALA INVESTMENT COMPANY, « Our History », 2022, consulté le 15 janvier 2022 sur <https://www.mubadala.com/en/who-we-are/our-history>

²⁹⁶ *Ibid.*

²⁹⁷ MUBADALA INVESTMENT COMPANY, « What we do », 2022, consulté le 15 janvier 2022 sur <https://www.mubadala.com/en/what-we-do>

Rosewood Abu Dhabi, Sorbonne University Abu Dhabi, The Galleria on Al Maryah Island, The Views at Saraya, The Wave, UAE University, Zayed Sports City et Zayed University ; Pétrole et pétrochimiques dans Mubadala Petroleum, Dolphin energy, CEPSA, Oil Search, OMV, Enagas, GEM, SUMED, NOVA chemicals, BOREALIS, PARCO et COSMO Oil ; technologies pharmaceutique et médicale dans Alloy Therapeutics, Ansa Biotechnologies, Ciitizen, Collective Health, Outset Medical, Datavant et Certara ; énergies renouvelables dans Masdar et Masdar City ; semi-conducteurs dans GlobalFoundries ; utilitaires dans Energias de Portugal, Naqa'a Desalination Company, SKH, SMN power Holding Company, Tabreed et Taweelah Reverse Osmosis Water Generation Plant²⁹⁸.

Qatar

Le Qatar détient un fonds souverain, le *Qatar Investment Authority* (QIA) établi en 2005 « to protect and grow Qatar's financial assets, and to help diversify the economy »²⁹⁹. L'entité est un investisseur à long terme avec un portefeuille d'actifs réparti entre 8 domaines d'investissements, notamment les technologies, médias et les télécommunications ; la santé ; la vente au détail et les consommateurs, l'immobilier, les infrastructures, les institutions financières, les industries et les fonds³⁰⁰.

Bahreïn

Le fonds souverain du Royaume de Bahrain se nomme *Mumtalakat*, il a été établi en 2005 dans un souci de réforme économique³⁰¹.

Contrairement aux fonds souverains d'Abu Dhabi, les investissements sont effectués majoritairement vers le Moyen Orient et l'Afrique du Nord à hauteur de 59%, puis en Europe 32% et enfin vers l'Amérique du Nord 9%³⁰². Ils sont répartis entre 12 secteurs : le tourisme et l'immobilier 18%, les services financiers 18%, les manufactures industrielles 16%, l'agriculture et la nourriture 11%, l'aviation 6%, les télécommunications, médias et technologies 6%, la logistique 6%, les consommateurs 5%, les services généraux 3%, les infrastructures 3% et l'éducation 3%³⁰³.

Ainsi, les fonds souverains émiratis ont repensé leurs stratégies d'investissements dans un large panel de secteurs économiques, situés dans un éventail de pays pour assurer une rentabilité et une pérennité des revenus³⁰⁴. Il convient également de noter que les performances de certains fonds pourraient même leur conférer une autonomie financière, potentiellement établie par les dividendes annuels³⁰⁵. En outre, il convient également de noter que les investissements sont dirigés principalement vers les pays occidentaux même si certains fonds souverains privilégient le Moyen Orient.

2.2 Le branding ou le marketing des Émirats : un outil efficient de soft power

La stratégie des villes des Émirats consiste également à faire circuler une image et une réputation méliorative à travers le monde. Cette stratégie vise à créer un concept de marque qui s'exposerait dans le monde entier pour attirer aussi bien les touristes que les investisseurs de l'étranger. Nous pouvons concevoir cette dernière sous deux aspects, premièrement un rayonnement à l'étranger sous différentes formes *marketing* et deuxièmement un rayonnement local et régional. Nous pourrions ainsi corréliser cette dynamique avec le concept du *soft power* théorisé par Joseph Nye en 1990 comme « l'habileté à séduire et à attirer »³⁰⁶. En outre, cette partie s'inscrit entièrement dans les objectifs des fonds souverains de diversifier les revenus.

²⁹⁸ *Ibid.*

²⁹⁹ QATAR INVESTMENT AUTHORITY, « About », 2022, consulté le 06 janvier 2022 sur <https://www.qia.qa/en/About/Pages/default.aspx>

³⁰⁰ QATAR INVESTMENT AUTHORITY, « Portfolio », 2022, consulté le 06 janvier 2022 sur <https://www.qia.qa/en/portfolio/Pages/default.aspx>

³⁰¹ BAHRAIN MUMTALAKAT HOLDING COMPANY, « Our Story », 2022, consulté le 02 janvier 2022 sur <https://mumtalakat.bh/our-story/>

³⁰² BAHRAIN MUMTALAKAT HOLDING COMPANY, « Where we are », 2022, consulté le 2 décembre 2021 sur <https://mumtalakat.bh>

³⁰³ BAHRAIN MUMTALAKAT HOLDING COMPANY, « Investments », 2022, consulté le 02 janvier 2022 sur <https://mumtalakat.bh>

³⁰⁴ François AÏSSA TOUAZI, « Les fonds souverains du Golfe », *op. cit.*

³⁰⁵ *Ibid.*

³⁰⁶ Nashidil ROUIAÏ, « Soft power (puissance douce) », in *Géococonfluences*, 2018.

2.2.1 Investir à l'étranger : une méthode primordiale de visibilité

Faire s'inscrire un rayonnement à l'étranger a été un défi à relever pour les villes émiraties. Nous aborderons dans cette partie l'aspect *marketing*, en l'occurrence les moyens mis en place pour donner de la visibilité à ces villes. Nous traiterons dans cette partie le rayonnement des Émirats à travers les investissements dans le sport.

Dubaï

L'entreprise nationale *Emirates* est un des vecteurs principaux des politiques de rayonnement à l'étranger. En effet, elle dépenserait dans les années 2010, autour de 167 millions de dollars par an dans les clubs européens³⁰⁷. Un budget considérable sensé créer des flux de touristes conséquents vers l'Émirat. En effet, la société se targue d'être un sponsor actif dans une multitude de sports, dont évidemment le football, le rugby, le tennis, le golf ou encore le cyclisme pour ne citer que ceux-ci³⁰⁸. En outre, il convient de souligner que les clubs sponsorisés, surtout dans le football, sont majoritairement des clubs participant aux compétitions les plus populaires d'Europe. On peut citer les clubs du *Milan AC*, *Arsenal FC*, *Olympique Lyonnais* ou encore le *Real Madrid*³⁰⁹. En l'occurrence, des écuries européennes qui s'affrontent chaque année pour détenir le précieux trophée de la Ligue des Champions.

Cependant il ne faut pas réduire la stratégie de rayonnement seulement au football, bien qu'étant le sport le plus populaire au niveau mondial, le logo de la compagnie apparaît bien ailleurs et surtout de plusieurs manières différentes. Finalement, il pourrait devenir impossible de ne pas croiser une fois dans sa vie l'emblème de cette dernière.

Abu Dhabi

Nous traiterons le cas d'Abu Dhabi de deux manières. Premièrement nous aborderons les investissements effectués à travers l'*Abu Dhabi United Group* et plus particulièrement le *City football group*. Et enfin, nous parlerons du sponsorat des entreprises pour apparaître dans le monde médiatique mondiale et dans cet aspect nous parlerons du sponsorat de l'entreprise nationale *Etihad*.

Le *City Football Group* a été établi en mai 2013, il est détenu à 77% par l'*Abu Dhabi United Group*³¹⁰. Il détient des équipes entièrement ou en partie sur plusieurs continents et des équipes participant régulièrement aux phases finales. On peut ainsi citer *Manchester City* au Royaume-Uni, *New York City* aux États-Unis, *Melbourne City* en Australie, *Yokohama F. Marinos* au Japon, *Montevideo City Torque* en Uruguay, *Mumbai City FC* en Inde ou encore *Espérance sportive Troyes Aube Champagne* en France³¹¹.

C'est dans ce giron que la compagnie nationale *Etihad* est le sponsor de plusieurs écuries sportives mondiales. Ainsi, la visibilité qui en résulte est un atout bénéfique pour la compagnie aérienne et par extension à l'Émirat. Cette dimension s'impose allègrement dans cette dynamique du *soft power*, notamment à travers l'appellation d'*Etihad Stadium* de *Manchester City*, le flochage sur le maillot ou encore *Visit Abu Dhabi* parmi les sponsors³¹². Mais aussi sur la pelouse du stade lors des matchs à domicile du *New York City Football Club*³¹³.

³⁰⁷ Nessim AÏT-KACIMI, « Les fonds souverains s'essayent à la « diplomatie du football » », in *Les Echos*, 23 juin 2016, consulté le 30 novembre 2021 sur <https://www.lesechos.fr/2016/06/les-fonds-souverains-sessayent-a-la-diplomatie-du-football-229727>.

³⁰⁸ THE EMIRATES GROUP, « Sponsorships », 2022, consulté le 14 janvier 2022 sur <https://www.emirates.com/english/about-us/our-communities/sponsorship/>

³⁰⁹ *Ibid.*

³¹⁰ CITY FOOTBALL GROUP, « Our Story », 2019, consulté le 14 janvier 2022 sur <https://www.cityfootballgroup.com/our-story/>

³¹¹ CITY FOOTBALL GROUP, « Our Clubs », 2019, consulté le 14 janvier 2022 sur <https://www.cityfootballgroup.com/our-clubs/>

³¹² MANCHESTER CITY FC, « Etihad Stadium Info », 2022, consulté le 18 janvier 2022 sur <https://www.mancity.com/etihad-stadium>

³¹³ ETIHAD AIRWAYS, « Sports Internationaux », 2020, consulté le 14 janvier 2022 sur <https://www.etihad.com/fr-ch/corporate-profile/our-sponsorship/sport>

Il convient par ailleurs de noter que le nom d'*Etihad Stadium* n'a pas été seulement l'apanage exclusif de Manchester. En effet, à Melbourne le stade a également reçu l'appellation d'*Etihad Stadium* jusqu'en 2018³¹⁴.

Qatar

Le Qatar est un des acteurs reconnus internationalement en tant que participant dans la vie sportive des grands clubs mondiaux. Le *Qatar Sports Investments* (QSI), détenu par la *Qatar Investments Authority* a rebattu les cartes sur l'échiquier du sport européen et plus particulièrement pour le club de football du *Paris Saint-Germain*. Ainsi, investir dans le sport participe à cette volonté active de diversifier les revenus³¹⁵. Le Club de la capitale française fêtait en 2021 les 10 ans de l'arrivée du QSI à la tête du club et la multiplication du chiffre d'affaires par cinq menant jusqu'à 540 millions d'euros pour la saison 2019-2020³¹⁶. Les performances récurrentes du club ont donc permis en partie de mettre en lumière les investissements des Qataris et la figure de son président, Nasser Al-Khelaïfi³¹⁷. Il souhaite par ailleurs que le PSG devienne « une marque omnisports au niveau mondial »³¹⁸.

Parallèlement, la compagnie nationale aérienne *Qatar Airways* prend activement part au soft power voulu par le Qatar. A travers notamment le sponsorship de plusieurs clubs en parallèle du QSI, en apparaissant sur les maillots ou parmi les sponsors actifs de clubs internationaux. On peut notamment citer évidemment le *Paris Saint-Germain*, mais aussi lors de la coupe du monde de football en 2018 en Russie ou encore l'équipe des *Sydney Swans* de la ligue Australienne de football³¹⁹.

Bahreïn

Le rayonnement du Royaume est beaucoup moins flagrant que ses voisins du Golfe. Cependant, le Bahreïn s'est petit à petit initié à cette forme de publicité en devenant actionnaire minoritaire à hauteur de 20%³²⁰ et partenaire principal du club de football *Paris FC*, évoluant en deuxième division sous la dénomination «*Explore Bahrain*»³²¹. On voit bien par ailleurs cette volonté d'attirer principalement des flux touristiques avec une appellation de la sorte.

En outre, la compagnie nationale *Gulf Air* est aussi un acteur des investissements du Royaume. En effet, elle se fait partenaire d'événements publics qui se déroulent pendant majoritairement en Asie et au Moyen-Orient³²².

2.2.2 Créer un pôle d'attractivité innovant aux multiples facettes

Les Émirats investissent également copieusement dans le rayonnement local, une image qui doit s'exporter, faire rêver. Dans cette partie, nous discuterons les infrastructures qui ont été construites dans cette optique-là. Nous chercherons à montrer que chaque ville souhaite développer un concept particulier pour se distinguer des autres. Une stratégie classique dans le *marketing* d'une marque. Il n'est pas possible d'évoquer toutes les infrastructures participant à ce rayonnement. Nous en avons donc choisi de manière discrétionnaire celles qui mettent le plus en lumière notre argument.

³¹⁴ SIGHTSEEING TOURS AUSTRALIA, « Etihad Stadium (Marvel Stadium), Melbourne », 2022, consulté le 19 janvier 2022 sur <https://melbournecitytour.com.au/attractions/etihad-stadium/>

³¹⁵ Nasser AL-KHELAÏFI et Pascal BONIFACE, « La stratégie du Qatar dans le domaine du sport », in *Revue internationale et stratégique*, 2014, Vol. 94, pp. 103-109.

³¹⁶ PARIS SAINT-GERMAIN, « QSI à Paris : 10 ans déjà », 28 juin 2021, consulté le 17 janvier 2022 sur <https://www.psg.fr/equipes/the-club/content/10-ans-deja-psg-qi-anniversaire-paris-saint-germain>

³¹⁷ *Ibid.*

³¹⁸ Nasser AL-KHELAÏFI et Pascal BONIFACE, « La stratégie du Qatar dans le domaine du sport », *op. cit.*

³¹⁹ QATAR AIRWAYS, « Parrainages Qatar Airways », consulté le 14 janvier 2022 sur <https://www.qatarairways.com/fr-ch/sponsorship.html>

³²⁰ AFP, « Le Bahreïn entre au capital du Paris FC ... qui vise la L1 d'ici peu », in *Le Figaro*, 28 juillet 2020, consulté le 19 décembre 2021 sur <https://www.lefigaro.fr/sports/football/ligue-2/actualites/le-bahrein-entre-au-capital-du-paris-fc-1008892>

³²¹ PARIS FC, « Partenariats », 2022, consulté le 17 janvier 2022 sur <https://parisfc.fr/partenariats/>

³²² GULF AIR, « CSR & Sponsorship 2015 report », 2015, <https://www.gulfair.com/sites/default/files/Sponsorship%20and%20CSR%202015%20Report.pdf>

Entre bâtiments ultra modernes et volonté incessante de se moderniser de toutes les manières possibles et inimaginables. Les villes du Golfe souhaitent conserver véritablement un rappel aux aspects locaux et primitifs de la culture arabe. Cette injonction peut se révéler sous différentes formes. Il apparaît donc vital que la culture arabe ancienne doive être valorisée et qu'elle fasse partie intégrante du patrimoine local. Une attention qui se distingue tout d'abord sur les sites internet de tourisme de chaque Émirat. Par exemple à Dubaï, on propose de visiter les vieux *souks* et les restaurants typiques³²³, au Qatar le vieux fort et le *souk*³²⁴ et à Bahreïn également le vieux fort et le *souk*³²⁵.



Photographie du Musée d'Art islamique à Doha³²⁶

Néanmoins, cette valorisation des racines arabes peut aussi se présenter sous la forme d'infrastructures modernes. Dans ce cas, ce sont Doha et Abu Dhabi dont il convient de parler, car elles concentrent les musées à forte visibilité³²⁷. Par ailleurs, Abu Dhabi s'est toujours considérée comme le centre culturel des Émirats Arabes Unis³²⁸.

Dans cette optique, il fallait montrer que le Golfe avait sa propre identité arabe³²⁹. Cela s'est alors concrétisé par la construction de nouvelles infrastructures sous l'égide d'architectes de renommée internationale, on peut alors citer le Musée d'Art Islamique à Doha de Ieoh Ming Pei et le Louvre Abu Dhabi de Jean Nouvel³³⁰. Une dénomination qui fut par ailleurs cédée temporairement pour environ 500 millions de dollars³³¹. Alexandre Kazerouni parle alors de Musées-miroirs servant à créer un *soft power* unique à l'Émirat et lui conférer un statut historique, avec l'aide d'architectes et de directeurs occidentaux³³². Par ailleurs, ce ne sont pas les seules infrastructures pensées dans la culture locale, outre le Musée d'Art islamique de Doha, nous pouvons citer également le Musée national du Qatar par Jean Nouvel faisant référence aux roses du désert ou encore le stade Al Bayt faisant référence aux tentes de bédouins³³³.

³²³ MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DU TOURISME DE DUBAÏ, « Les quartiers de Dubaï », 2022, consulté le 14 janvier 2022 sur <https://www.visitdubai.com/fr/explore-dubai/dubai-neighbourhoods>

³²⁴ QATAR TOURISM, « Histoire du Qatar », *op. cit.*

³²⁵ VISIT BAHRAIN, « Sightseeing Tour half a day of wonder », 2019, consulté le 30 décembre 2021 sur <https://visitbahrain.bh/tours/city-sightseeing-tour/>

³²⁶ QATAR TOURISM, « 10 Architectural wonders in Qatar », 2022, consulté le 06 janvier 2022 sur <https://www.visitqatar.qa/en/things-to-do/get-inspired/10-architectural-wonders-in-qatar>

³²⁷ Alexandre KAZEROUNI, « Musées et *soft power* dans le Golfe persique », in *Pouvoirs*, 2015, n°152, 87-97.

³²⁸ Yasser ELSHESHTAWY, *The Evolving Arab City: Tradition, Modernity and Urban Development*, *op. cit.*

³²⁹ Alexandre KAZEROUNI, « Musées et *soft power* dans le Golfe persique », *op. cit.*

³³⁰ *Ibid.*

³³¹ Yasser ELSHESHTAWY, *The Evolving Arab City: Tradition, Modernity and Urban Development*, *op. cit.*

³³² Alexandre KAZEROUNI, « Musées et *soft power* dans le Golfe persique », *op. cit.*

³³³ QATAR TOURISM, « 10 Architectural wonders in Qatar », *op. cit.*



Le Louvre Abu Dhabi³³⁴

Les événements sportifs

Nous l'avons vu précédemment, les villes des Émirats par le biais de sociétés nationales, sponsorisent des événements sportifs. Toutefois, elles ont aussi cherché à prendre part aux circuits mondiaux sportifs en intégrant des événements incontournables. Le Qatar par exemple sera l'hôte de la coupe du Monde de football 2022³³⁵. Par ailleurs, il se targue également d'avoir accueilli depuis 1993, près de 450 événements sportifs, dont les championnats du monde de handball masculin en 2015 ou encore les championnats du monde d'athlétisme en 2019³³⁶.

Dubaï occupe aussi une place prépondérante dans les événements sportifs, elle accueille en effet pléthore d'événements divers et variés. Nous pouvons citer plusieurs compétitions notamment de rugby VII, de golf, de tennis, de polo et de courses de chevaux³³⁷.

Abu Dhabi s'inscrit également dans cette démarche, accueillant par exemple du cyclisme ou encore des courses à pied³³⁸.

Enfin, Manama accueille notamment le Grand Prix de Bahreïn au *Bahrain International Circuit*³³⁹.

Un urbanisme de marque

Les villes les plus célèbres du monde ont pour particularité d'avoir un ou des édifices uniques, permettant à quiconque de pouvoir déterminer spontanément la localisation de ce ou ces derniers. Par exemple, le jet d'eau est propre à Genève, la tour Eiffel à Paris ou encore la statue de la Liberté à New York. Dans cette démarche de *branding*, les villes des Émirats cherchent avant tout à se créer une image de marque. Les villes construisent alors des édifices modernes avec des références parfois historiques, mais surtout avec la volonté de statuer une réputation et de faire parler de soi. Dubaï contient les plus grandes caractéristiques,

³³⁴ Lenah ANKLISS, Yagmur UNAL et Yasmin ALSHURAF, « Past Urbanization in Abu Dhabi », *op. cit.*

³³⁵ FIFA, « Coupe du monde de la Fifa, Qatar2022 », in *Fédération Internationale de Football Association*, consulté le 25 octobre 2021 sur <https://www.fifa.com/fr/tournaments/mens/worldcup/qatar2022>

³³⁶ BUREAU DE LA COMMUNICATION DU GOUVERNEMENT, « Le Sport au Qatar », 2022, consulté le 03 janvier 2022 sur <https://www.gco.gov.qa/fr/focus/journee-nationale-du-sport/>

³³⁷ DEPARTMENT OF ECONOMY AND TOURISM DUBAÏ, « Dubai Calendar », 2022, consulté le 12 novembre 2021 sur <https://www.visitdubai.com/en/whats-on/dubai-events->

[calendar?tags=Leisure+events&gclid=CjwKCAiA_omPBhBBEiwAcg7smQ4_vprUpnG5gOGyQwMj3RfF1jvyOV_HZc4LwFgVg3CX8Ne0aZXGZyxoCrgoQAvD_BwE&gclsrc=aw.ds&category=Sports](https://www.visitdubai.com/en/whats-on/dubai-events-calendar?tags=Leisure+events&gclid=CjwKCAiA_omPBhBBEiwAcg7smQ4_vprUpnG5gOGyQwMj3RfF1jvyOV_HZc4LwFgVg3CX8Ne0aZXGZyxoCrgoQAvD_BwE&gclsrc=aw.ds&category=Sports)

³³⁸ ABU DHABI SPORTS COUNCIL, « Events », 2021, consulté le 23 décembre 2021 sur <https://www.adsc.ae/en/events/>

³³⁹ KINGDOM OF BAHRAIN, « Sports facilities », 2022, consulté le 31 janvier 2022 sur https://bahrain.bh/wps/portal/lut/p/a0/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9_A3MDI0sjLwsjEONDRz9zZyDLF0NDN0NTPWDU_P0vQgpitCPzMwqLlxy1I9Kzs8rSa0o0Y9ITc8vK8gvKknMiU8sUjUozTMyMDJUNShO0y_Idg8HABOXIOAI/

notamment avec *Palm Jumeirah*, *The World* et la *Burj Khalifa* haute de 828 mètres, ayant sept records du monde³⁴⁰.



Photographie de la Burj Khalifa³⁴¹

Une adaptation majoritairement occidentale

Pour faire vivre l'offre et susciter une attractivité, les villes des Émirats se sont adaptées pour offrir un cadre particulier aux touristes et résidents étrangers. Dans ce cas-ci, il convient encore de parler de Dubaï, qui propose des activités aquatiques et en même temps des sports d'hiver à *Ski Dubai*, à seulement quelques kilomètres de distance³⁴². Outre les infrastructures construites, les Émirats Arabes Unis ont décidé plus récemment de faire passer leur *week-end* du vendredi-samedi à samedi-dimanche et d'instaurer une semaine de travail de quatre jours et demi³⁴³. Une avancée symbolique dans l'adaptation occidentale.

Toutefois, les visées sont aussi professionnelles et non négligeables. Dubaï par exemple souhaite aussi devenir « La Mecque de la *high-tech* » en attirant de jeunes ingénieurs, mais s'équipe également de parcours de golf pour parler commerce et finances³⁴⁴. Il convient de noter également, l'organisation du salon aéronautique de Dubaï en 2013, dans lequel *Emirates* et *Etihad* ont passé 99 milliards de dollars de commande³⁴⁵.

2.3 Imaginer un futur prospère : les plans d'évolution émiratis

Enfin, il convient d'aborder dans un dernier temps les plans futuristes des Émirats. En effet, chaque Émirat a échafaudé un plan de vision future de son territoire. Ces plans comprennent une vision économique, environnementale et sociale sur les prochaines décennies. Mais également des objectifs de réussites politiques afin d'occuper une place de plus en plus importante parmi les pays du monde.

Émirats Arabes Unis

Il est relativement plus pertinent d'aborder les visions des Émirats de Dubaï et Abu Dhabi dans la même partie car ils font partie du même pays et entretiennent par conséquent des destins mêlés. Les programmes s'articulent autour de trois grands thèmes que sont l'économie, les transports, l'environnement et les énergies.

Tout d'abord, la vision économique des Émirats vise avant tout à se sortir et à se démarquer de la rente des hydrocarbures. Par exemple, Dubaï souhaite se rendre plus attractive industriellement notamment à travers la *Dubai Industrial Strategy 2030*, tandis qu'Abu Dhabi souhaite avant tout faciliter la diversification de son

³⁴⁰ MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DU TOURISME DE DUBAÏ, « Les quartiers de Dubaï », *op. cit.*

³⁴¹ VISITDUBAI, « A Propos de Dubaï », *op. cit.*

³⁴² *Ibid.*

³⁴³ AFP, « Accueil mitigé pour le nouveau week-end du samedi au dimanche », in *Lematin.ch*, 07 janvier 2022, consulté le 09 janvier 2022 sur <https://www.lematin.ch/story/accueil-mitige-pour-le-nouveau-week-end-du-samedi-au-dimanche-824151833079>

³⁴⁴ Marc LAVERGNE, « Dubaï, utile ou futile : Portrait d'une ville rêvée à l'heure de la crise », *op. cit.*, p.33

³⁴⁵ Raymond WOESNNER, « Dubai et Abou Dhabi : la naissance d'un emporium », *op. cit.*

économie pour être de moins en moins dépendante des hydrocarbures avec son plan *Abu Dhabi Economic Vision 2030*³⁴⁶.

Au niveau des transports, les deux Émirats souhaitent revoir leur accessibilité et la développer pour rendre les transports toujours plus efficaces afin d'augmenter la productivité des résidents³⁴⁷. Dubaï s'est ainsi dotée du *Dubai Autonomous transportation Strategy 2030* et *Abu Dhabi du Surface Transport Master Plan 2030* et de la *Abu Dhabi Transportation Mobility Management Strategy 2030*³⁴⁸.

Pour les énergies et l'environnement, les stratégies sont multiples. D'une part Abu Dhabi à travers du plan *Environment Vision 2030* souhaite développer la ville selon les critères du développement durable et d'un autre côté Dubaï souhaite promulguer sa production d'énergie avec le *Mohammed Bin Rashid Al Maktoum Solar Park 2030*. Un site qui détiendra la plus haute tour solaire haute de 260 mètres et adoptera une production et une consommation d'énergie propre avec le *Dubai Clean Energy Strategy 2050*³⁴⁹.

Enfin, il convient de citer quelques autres exemples qui prennent également part aux stratégies futures de la fédération. L'*Interplanetary Mission 2028* qui vise à prendre part à la conquête spatiale, l'*UAE Water security strategy 2036* pour adapter la consommation de l'eau, l'*UAE Energy Strategy 2050* pour développer les énergies propres dans le pays et enfin le *Food Security Strategy 2051* pour limiter le gaspillage de nourriture³⁵⁰.

Qatar

La stratégie du Qatar à travers *Qatar National Vision 2030* s'inscrit dans un parallélisme avec ses voisins, l'Émirat a dressé la liste des principaux défis qui lui font face³⁵¹. En l'occurrence, la modernisation et la préservation des traditions ; les besoins des générations futures ; l'organisation des expansions futures ; la taille et la qualité de la masse salariale expatriée et un chemin de développement ; une grandeur économique, un développement social et une organisation environnementale³⁵².

Ainsi, le Qatar compte diversifier son économie qui est encore très dépendante de la rente des hydrocarbures mais fait aussi face aux besoins à venir de sa population, notamment dans leur consommation énergétique, besoins primordiaux, etc.

Bahreïn

Le Royaume partage aussi les mêmes préoccupations que ses voisins. Son plan *Bahrain Economic Vision 2030* vise à sortir peu à peu de la rente des hydrocarbures selon trois directives, la durabilité, la compétitivité et l'équité³⁵³. Ainsi, le Royaume espère créer un environnement économiquement durable et attractif pour les sociétés étrangères souhaitant s'y implanter tout en cherchant toujours à créer un environnement social fort et intégrant.

Conclusion

Les Émirats ont adopté une posture de diversification économique à deux visées vers l'étranger. D'une part ils cherchent à concrétiser une sécurité économique au travers des investissements de leurs fonds souverains dans des sociétés étrangères avec des chiffres d'affaires élevés. De l'autre, ils cherchent à exporter une image méliorative et futuriste pour doper les investissements et le tourisme en investissant à l'étranger et notamment dans le sport, mais également dans le développement et la construction d'infrastructures locales

³⁴⁶ U.AE, « Future », 2022, consulté le 18 janvier 2022 sur <https://u.ae/en/about-the-uae/uae-future>

³⁴⁷ *Ibid.*

³⁴⁸ *Ibid.*

³⁴⁹ *Ibid.*

³⁵⁰ *Ibid.*

³⁵¹ GENERAL SECRETARIAT FOR DEVELOPMENT PLANNING QATAR, « Qatar National Vision 2030 », 2008, <https://www.gco.gov.qa/wp-content/uploads/2016/09/GCO-QNV-English.pdf>

³⁵² *Ibid.*

³⁵³ KINGDOM OF BAHRAIN, « From regional pioneer to global contender our vision the economic vision 2030 for Bahrain », consulté le 15 janvier 2022 sur <https://www.bahrain.bh/wps/wcm/connect/38f53f2f-9ad6-423d-9c96-2dbf17810c94/Vision%2B2030%2BEnglish%2B%28low%2Bresolution%29.pdf?MOD=AJPERES>

modernes et symboliques. Enfin, la diversification économique s'inscrit dans les plans d'objectifs futuristes élaborés par les Émirats pour faire face aux enjeux du XXe siècle.

3. Une mutation inédite des formes sociétales

Les villes se sont développées pour accueillir une économie de mondialisation. Elles se sont également heurtées à des besoins de personnels conséquents, avec une population n'étant pas vraiment formée à des méthodes et des connaissances modernes. Cette partie vise à mettre en lumière l'évolution du facteur humain dans ces villes. Nous chercherons à montrer quelles sont les populations venues s'installer pour le travail et la place qu'elles occupent dans les sociétés émiraties. Il ne convient pas dans cette partie de séparer les analyses entre les villes, elles comportent bien trop de similitudes à aborder et les séparer reviendrait à exprimer un contenu beaucoup trop redondant. La question de la population dans ces villes mérite d'être analysée à travers plusieurs prismes et concepts primordiaux, qui mettront certainement au clair les enjeux que connaissent et connaîtront ces villes dans le futur.

3.1 Une histoire archaïque de l'immigration

Les premières vagues d'immigration ne corrélèrent pas avec l'apparition des hydrocarbures. Des populations étaient venues s'installer dans le Golfe bien avant le XXIe siècle. Cela étant dû principalement à la zone commerciale qu'était déjà le Golfe. En effet, les communautés installées dans le Golfe se sont développées grâce aux échanges commerciaux à travers le monde, ce qui a inclut notamment des échanges de population³⁵⁴. Par ailleurs, il n'y avait pas de frontières avant la convention Uqair de 1922, ni de contrôles officiels d'immigration avant le début du XXe siècle³⁵⁵. Dès lors, les sociétés du Golfe se sont construites à travers le temps sur une mixité ethnique et des croyances multiples³⁵⁶.

Encore aujourd'hui, quelques dirigeants de ces villes sont très certainement des descendants de ces migrants ayant pris part à la vie économique il y a fort longtemps.

En effet, l'activité portuaire de Dubaï est liée aux à l'apport de marchands et boutiquiers iraniens de Bandar Lingeh qui furent accueillis par l'émir au début du XXe³⁵⁷. Mais également la venue de travailleurs en provenance du Yémen fuyant les conflits³⁵⁸. Dès lors, dans certains cas, la date d'arrivée de travailleurs migrants remonte à plusieurs générations³⁵⁹.

Enfin, il convient par ailleurs de rappeler qu'à l'aube des hydrocarbures, la population nationale n'est tout bonnement pas qualifiée. Les rêves grandissants des familles régnantes ne corrélèrent pas avec la réalité ouvrière du pays. Cela se heurta tout d'abord à la conception des projets, mais surtout par le manque de masse ouvrière nécessaire à l'aboutissement desdits projets. En effet, les activités économiques étaient essentiellement liées à la pêche de la perle.

Nous l'avons vu précédemment, les dirigeants font appel à des cabinets d'architecture étrangers, très souvent en provenance de l'Occident. Mais alors, il convient de se demander qui sont les étrangers venus travailler dans ces villes, d'où proviennent-ils et surtout dans quels domaines économiques prennent-ils part, entre rêve entrepreneurial et l'envie de gagner toujours plus.

³⁵⁴ Abdulhadi KHALAF, Omar ALSHEHABI et Adam HANIEH, « Transit States : Labour, Migration and Citizenship in the Gulf », 2015, Londres, PlutoPress. <https://8768512fb23263ac9a23-f839e98e865f2de9ab20702733bd4398.ssl.cf2.rackcdn.com/look-inside/LL-9780745335209.pdf>

³⁵⁵ *Ibid.*

³⁵⁶ *Ibid.*

³⁵⁷ Vincent PIOLET, « Les émirats et royaumes arabes : les travailleurs migrants au pays des free zones », *op. cit.*

³⁵⁸ *Ibid.*

³⁵⁹ *Ibid.*

3.2 De l'aube des hydrocarbures au XXe siècle : une évolution exponentielle de la population

Tout d'abord, il convient de partir du constat significatif de l'évolution exponentielle du nombre d'habitants dans les villes des Émirats.

Dans l'Émirat de Dubaï, il y avait en 1975 183'187 habitants. A titre de comparaison, ils étaient 3'411'200 habitants en 2020³⁶⁰.

L'Émirat d'Abu Dhabi a également connu une explosion démographique, passant d'environ 19'908 habitants en 1960 à environ 2'908'173 en 2016³⁶¹.

Au Qatar, les habitants sont passés de 47'383 en 1960 (*The World Bank Group*, 2022) à 2'677'001 en 2021³⁶².

A Bahreïn, il y avait 89'970 habitants en 1941 et déjà 216'303 habitants en 1971³⁶³. En 2010, le royaume comprenait 1'234'571 habitants³⁶⁴. Le royaume estimait ainsi 1'592'000 habitants en 2020 et 2'128'000 en 2030³⁶⁵, alors que les chiffres de la *World Bank* étaient déjà de 1'701'583 habitants pour 2020³⁶⁶.

Ces données démographiques mettent relativement bien en lumière que l'arrivée des hydrocarbures a eu un effet considérable sur ces villes. Néanmoins, ces données humaines nécessitent d'être analysées à travers le prisme du nombre de nationaux, autrement dit ceux qui sont reconnus comme étant citoyens émiratis et celui du nombre d'étrangers, ceux n'étant pas considérés comme nationaux et qui peuvent à tout moment être expulsés.

Les chiffres de l'évolution démographique de l'Émirat de Dubaï méritent d'être analysés sur une période bien plus courte afin d'exposer le caractère exponentiel. En 2015, il y avait 222'875 citoyens et 2'223'800 non-citoyens³⁶⁷ ; tandis qu'en 2020, ils étaient 271'050 citoyens et 3'140'150 non-citoyens³⁶⁸. En termes de pourcentages, cela représentait 90% d'étrangers en 2015 et plus de 92% en 2020.

En 1975 à Abu Dhabi, ils étaient 156'926 à ne pas être citoyens sur un total de 211'812 habitants³⁶⁹. En 2005, 1'049'207 non-citoyens sur 1'399'484 habitants. Autrement dit, à Abu Dhabi en 1975, les étrangers représentaient environ 74% et en 2005 ils représentaient 75%. Cependant, l'analyse provient de la distinction entre les hommes et les femmes, en 1975, les hommes (29'238) et les femmes (25'648) citoyens connaissaient un nombre relativement équitable, tandis que les hommes (125'820) et les femmes (31'106) étrangers avaient un volume d'individus totalement inéquitable. Ainsi, on observe que le nombre d'étrangers est resté relativement similaire en termes de pourcentage à Abu Dhabi entre 1975 et 2005. Néanmoins, selon les chiffres démographiques, on peut témoigner qu'il y a eu un nombre conséquent d'hommes étrangers qui étaient présents dans l'Émirat. De plus, lorsque l'on prend le tableau de la population non citoyenne par âge

³⁶⁰ GOVERNMENT OF DUBAI, « Population by Gender – Emirate of Dubai », in *Dubai Statistic Centre*, pdf.

³⁶¹ STATISTICS CENTRE ABU DHABI, « Population & Demographic Statistics », 2021, consulté le 15 janvier 2022 sur <https://www.scad.gov.ae/en/pages/statistics.aspx?topicid=24>

³⁶² PLANNING AND STATISTICS AUTHORITY QATAR, « Monthly Figures on Total Population », 2022, consulté le 11 janvier 2022 sur <https://www.psa.gov.qa/en/statistics1/StatisticsSite/pages/population.aspx?p=11>

³⁶³ Mohammad Noor AL-NABI, *History of Land use and Development in Bahrain*, op. cit.

³⁶⁴ MINISTRY OF INFORMATION AFFAIRS KINGDOM OF BAHRAIN , « Population and Demographics », 2021, consulté le 28 novembre 2021 sur <https://www.mia.gov.bh/kingdom-of-bahrain/population-and-demographics/?lang=en>

³⁶⁵ *Ibid.*

³⁶⁶ THE WORLD BANK GROUP, « Population Total – Bahrain », 2022, consulté le 18 janvier 2022 sur <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=BH>

³⁶⁷ GOVERNMENT OF DUBAI, « Number of Population Estimated by Nationality – Emirate of Dubai (2015-2017) », in *Dubai Statistic Centre*, pdf.

³⁶⁸ GOVERNMENT OF DUBAI, « Number of Population Estimated by Nationality – Emirate of Dubai (2018-2020) », in *Dubai Statistic Centre*, pdf.

³⁶⁹ STATISTICS CENTRE ABU DHABI, « Population and Demography », in *Statistical Yearbook of Abu Dhabi 2019*, 2019, consulté sur https://www.scad.gov.ae/Release%20Documents/Statistical%20Yearbook%20%20Population_2019_Annual_Yearly_en.pdf

et genre dans l'Émirat d'Abu Dhabi en 2016, la tranche d'âge des 20-44 ans (1'725'590) représente plus de 73% du total des citoyens étrangers (2'356'638). On peut ainsi interpréter ces données sur le fait que les travailleurs étrangers présents à Abu Dhabi sont majoritairement des individus entre 20 et 44 ans³⁷⁰.

Pour le Qatar, les recherches sur le nombre de nationaux se sont avérées compliquées, nous avons fait le choix de ne pas citer les chiffres de sites internet n'ayant pas de lien officiel et ne citant pas leurs sources. Toutefois, sur le site de la *Central Intelligence Agency* (CIA), les citoyens qataris représentaient en 2015 environ 11,6% de la population totale³⁷¹.

Les recherches sur le nombre de nationaux au Bahreïn se sont également avérées compliquées. Néanmoins la CIA estime en 2019 la population étrangère à environ 45% de la population totale³⁷².

3.3 Une codification endogène de l'aménagement des quartiers résidentiels

Le modèle urbain résidentiel émirati est marqué par des ségrégations socio-économiques et aussi ethniques. Cette partie vise à montrer comment les résidences sont organisées et également à souligner les méthodes d'interactions des différentes populations. Il y a eu depuis quelques dizaines d'années, l'apparition de l'individualisme, ce n'est plus le nomade contre le sédentaire mais le national contre l'étranger. Le concept de gentrification tel qu'il a été inventé par le sociologue britannique Ruth Glass est clairement défini dans ce contexte d'urbanisation résidentiel et la mise à l'écart des travailleurs étrangers aux faibles revenus³⁷³. Des camps de travailleurs qui font face aux communautés fermées appelées « Gating communities » qui montrent cette volonté de s'enfermer et de contrôler l'aire résidentielle³⁷⁴. Cette partie s'articule en deux mouvements, un premier qui décèle le modèle social selon la nationalité et les stéréotypes qui y sont attachés et un deuxième traitant de la mise en forme physique de cette ségrégation sociale.

3.3.1 Le passeport : un facteur central de traitement pour le résident

La nationalité est un critère important dans la société émiratie. C'est elle qui définit d'une certaine manière, les privilèges et les désavantages d'un individu. Il y a deux contrastes que nous allons développer, d'une part une opposition des nationaux avec les étrangers plus généralement et de l'autre une opposition interne entre les étrangers selon des critères culturels.

La ségrégation spatiale n'est pas un phénomène récent mais évolutif comme le montre Bruslé « elle était fonction de l'appartenance à une tribu, au statut d'esclave et au genre. Avec l'enrichissement du pays à partir des années 1960-1970, et l'afflux de dizaines puis de centaines de milliers d'étrangers, la politique de zoning mise en place a induit un quadrillage de l'espace résidentiel fonction de l'appartenance à une nationalité (la dichotomie Qataris/non Qataris étant la plus forte) et à une classe sociale (Nagy, 2006) »³⁷⁵.

Par ailleurs, il convient de souligner le fait que le passeport des Émirats Arabes Unis n'est pas synonyme d'avantages avérés. En effet, comme le souligne Masson « seuls ceux qui ont également une carte d'identité nationale et un livre attestant de leur généalogie en sont les bénéficiaires [des bénéfices de l'État

³⁷⁰ *Ibid.*

³⁷¹ CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY, « Qatar », in *The World Factbook*, 2022, consulté le 15 janvier 2022 sur <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/qatar/#people-and-society>

³⁷² CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY, « Bahrain », in *The World Factbook*, 2022, consulté le 15 janvier 2022 sur <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/bahrain/#people-and-society>

³⁷³ GÉOCONFLUENCES, « Gentrification », 2022, consulté le 26 janvier 2022 sur <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/gentrification>

³⁷⁴ Zia SALIM, « *Gated Communities in Bahrain : historical and urban geographies* », in *ResearchGate*, 2021, consulté le 17 décembre 2021 sur https://www.researchgate.net/publication/357091063_Gated_communities_in_Bahrain_historical_and_urban_geographies

³⁷⁵ Tristan BRUSLE, « Loger pour exclure. Le camp de travailleurs, dispositif central d'un système de domination des migrants à bas revenus dans le Golfe arabe (exemples au Qatar) », in Anne CLERVAL, Antoine FLEURY, Julien REBOTIER (et al.), *Espaces et rapports de domination*, 2015, OpenEdition, pp. 273-284.

providence] »³⁷⁶. Dès lors, les Émiriens d'origines palestiniennes ou yéménites n'ont accès à aucuns de ces avantages³⁷⁷.

A Dubaï, les différences de traitements s'établissent également dans la recherche des zones d'habitations. Masson parle d'une « marchandisation des étrangers qui par ailleurs sont l'objet d'une ségrégation spatiale dans l'espace urbain qu'ils produisent »³⁷⁸ dont les étrangers font l'objet d'une ségrégation néocoloniale qui hiérarchise les nationalités et place les occidentaux en privilégiés³⁷⁹. Ce système de ségrégation s'apparente à ce que « Longva appelle “une société ethnocratique” »³⁸⁰.



File d'attente d'ouvriers à Doha³⁸¹

De plus, il y a un certain décalage dans l'imaginaire de l'occidental par les nationaux. Par exemple à Abu Dhabi, les résidents détenant le passeport français sont considérés comme des individus blancs³⁸². Ainsi, les Français ayant des origines étrangères sont suspectés de ne pas être français et recevaient des refus flagrants pour des logements par exemple³⁸³. En outre, les stéréotypes des nationaux sont assez ciblés sur des origines spécifiques. Cosquer relève aussi que les Françaises d'origine marocaine étaient stigmatisées comme des travailleuses du sexe et se faisaient refuser des appartements par les propriétaires qui craignaient que leur bien se fasse utiliser dans une activité sexuelle³⁸⁴.

Toutefois, les occidentaux conservent également des stéréotypes sur d'autres populations. En effet, lors des jours de congé Cosquer souligne le fait que les occidentaux ne veulent pas se mélanger avec des migrants venant des « Suds » qui viennent dans les espaces publics lorsqu'ils ne travaillent pas³⁸⁵. Ce phénomène toucherait particulièrement les femmes qui se sentant menacées sexuellement voient la ville comme envahie par des hommes asiatiques³⁸⁶. « Les discours de stigmatisation et d'altérisation des migrants des Suds sont particulièrement fréquents : on reproche ainsi aux « Indiens » ou aux « Pakistanais » leurs bousculades, voire l'entièreté de leur *hexis* corporelle »³⁸⁷. Cependant, ce sentiment se développe aussi par le fait que les

³⁷⁶ Laure MASSON, *Créer la ville de Dubai. Pouvoir tribal et aménagement urbain face au défi de la mondialisation*, op. cit., p.200

³⁷⁷ *Ibid.*

³⁷⁸ *Ibid.*, p. 175

³⁷⁹ *Ibid.*, p.192

³⁸⁰ *Ibid.*

³⁸¹ Roman STADNICKI et Manuel BENCHETRIT, « Enquête « géophotographique » aux marges des villes du golfe arabe ... ou comment dépasser la critique », in *Carnets de géographes*, 2013, consulté sur <https://journals.openedition.org/cdg/1006>

³⁸² Claire COSQUER, « La production d'un entre-soi expatrié à Abu Dhabi », in *Métropolitiques*, 2020, consulté le 25 janvier 2022 sur <https://metropolitiques.eu/La-production-d-un-entre-soi-expatrie-a-Abu-Dhabi.html>

³⁸³ *Ibid.*

³⁸⁴ *Ibid.*

³⁸⁵ *Ibid.*

³⁸⁶ *Ibid.*

³⁸⁷ *Ibid.*

occidentaux maintiennent à distance les autres populations étrangères³⁸⁸. Il n'est alors pas étonnant que les stigmatisations de leur imaginaire entretiennent leurs stéréotypes.

Néanmoins, les résidents préfèrent également rester entre eux, notamment à travers les petites annonces de logements, qui sont très souvent imprégnées de critères de sélection selon le genre, la nationalité, l'ethnicité ou encore la confession³⁸⁹.

Les formes de vie en communauté s'expliquent par une volonté de s'exclure mais également par la peur de l'autre³⁹⁰. Cependant, le modèle de Bahreïn tend à se distinguer de ses voisins. En effet, il existe des complexes résidentiels dans lesquels les différentes nationalités occidentales et non occidentales vivent en communauté car les propriétaires sont plus concernés par le loyer que par la nationalité³⁹¹. Le cas de Bahreïn se diversifie aussi par le fait que contrairement à ses voisins, le royaume « s'est lancé dans une politique de naturalisation lui ayant permis d'accroître sa population de 15% entre 2001 et 2007 soit 62'000 citoyens supplémentaires »³⁹².

3.3.2 Des résidences contrastées pour ne pas se croiser

Dans cette partie, il convient de voir de quelle manière s'organisent les quartiers résidentiels dans les villes des Émirats et quels sont les vecteurs et les facteurs de l'urbanisme résidentiel.

Les classes moyennes et supérieures à Dubaï s'organisent selon des critères économiques plutôt que des critères ethniques³⁹³. La ségrégation s'applique alors plutôt sur un système basé sur les ressources financières de la famille, alors le lieu d'habitation est un marqueur de revenus³⁹⁴. Dès lors, dans ces classes le passeport conserve une importance bien des moindres contrairement au lieu de résidence dans lequel les maisons sont à peu près de même taille³⁹⁵.

Cependant, le modèle de propriété dubaïote tend à évoluer. En effet, les projets immobiliers des grandes compagnies nationales ont ouvert les investissements aux étrangers. Ainsi ces individus étrangers aux moyens grandissants deviennent des propriétaires de villas et contribuent à attirer toujours plus d'investisseurs étrangers³⁹⁶. Par ailleurs comme le souligne Masson « en offrant la possibilité aux étrangers d'investir et de se projeter à Dubaï sur le long terme, s'installer sur le territoire de manière permanente et en obtenir la citoyenneté est resté une illusion. C'est pour cela que Dubaï est parfois vu comme un urbanisme sans racine »³⁹⁷.

L'offre de logements à Abu Dhabi a certaines fois été trop élevée et les constructions ont parfois dû être régulées notamment par le fait qu'en 1977 15'000 appartements étaient vides³⁹⁸. Vers la fin du XXe, de nouveaux projets de développement de la ville furent mis à l'ordre du jour pour étendre les confins de la ville notamment l'urbanisation de l'île Saadiyat³⁹⁹. L'urbanisation résidentielle de la ville fut cependant reconstruite vers un élan de modernité afin d'effacer l'image des bédouins qui collait à la peau des locaux⁴⁰⁰. Dès lors, la ville fit construire des maisons, sous l'égide de l'Égyptien Abdel Rahman Makhoul, pour permettre aux bédouins de se sédentariser afin de ne pas subir un changement trop radical⁴⁰¹.

³⁸⁸ *Ibid.*

³⁸⁹ *Ibid.*

³⁹⁰ Zia SALIM, « *Gated Communities in Bahrain : historical and urban geographies* », *op. cit.*

³⁹¹ *Ibid.*

³⁹² Laure MASSON, *Créer la ville de Dubai. Pouvoir tribal et aménagement urbain face au défi de la mondialisation*, *op. cit.*, p.196

³⁹³ *Ibid.*

³⁹⁴ *Ibid.*

³⁹⁵ *Ibid.*

³⁹⁶ *Ibid.*

³⁹⁷ *Ibid.*, p.194

³⁹⁸ Yasser ELSHSHAWY, *The Evolving Arab City: Tradition, Modernity and Urban Development*, *op. cit.*

³⁹⁹ *Ibid.*

⁴⁰⁰ *Ibid.*

⁴⁰¹ *Ibid.*

De nos jours, la ségrégation résidentielle permet notamment aux étrangers de ne pas interagir entre eux et « de tenir à distance l'étrangerité du pays qui les accueille »⁴⁰². Que ce soit l'opposition entre les grands *buildings* et les camps de travailleurs, des espaces sont identifiés selon un des critères socio-économiques⁴⁰³. De plus, il est d'autant plus intéressant de montrer que ces barrières sont présentes au quotidien et même dans les déplacements réguliers. En effet, les expatriés le soulignent, pour se déplacer il faut tout le temps utiliser son véhicule privé et cette démarche crée également un isolement caractéristique⁴⁰⁴. Plus, ce rapport à l'argent et au paraître s'est initié fortement dans les mentalités et prendre le bus est considéré comme un signe de pauvreté « si tu prends le bus, c'est que t'es *lower class* »⁴⁰⁵. Ce qui n'empêche pas certains de prendre le bus par habitude ou par conviction⁴⁰⁶.

Le caractère éphémère des contrats de travail des migrants est rendu attractif par des salaires élevés rend les changements de locataires très fréquents⁴⁰⁷. Le Qatar comprend aussi une ségrégation sociale de sa population. Là où les Qataris se regroupent entre eux dans des quartiers de maisons individuelles quartiers résidentiels, les cadres habitent des quartiers résidentiels fermés⁴⁰⁸. Dans cette optique, tout est pensé pour créer un urbanisme spectaculaire et attirant dans lequel les classes moyennes et inférieures n'ont pas leur place⁴⁰⁹. Dans cette démarche, la mixité sociale s'est peu à peu atténuée comme le souligne Tristan Bruslé « La ville est pensée pour une élite qatarie et internationale, dans laquelle les hommes pauvres issus des périphéries mondiales n'ont pas leur place »⁴¹⁰.

Ces populations des périphéries sont logées dans des camps de travailleurs, en 2010 il y avait 920'000 personnes vivant dans ces camps dont environ 13'800 femmes⁴¹¹.

Tout comme Abu Dhabi, ces politiques « participent d'une production à la fois genrée et ethnicisée des rapports sociaux, fondée sur des stéréotypes entretenus par les médias »⁴¹².

Le statut socio-économique est un facteur d'organisation à Bahreïn, les expatriés aux revenus élevés vivent dans des hautes constructions modernes, des villas ou des communautés fermées, dans lesquelles les barrières des complexes résidentiels servent avant tout à sécuriser et contrôler l'accès, tandis que les expatriés aux faibles revenus vivent dans des logements attribués par leurs employeurs qui se situent très souvent en périphérie du lieu de travail⁴¹³. Les logements à Bahreïn ont été influencés par les demandes des entreprises venant prendre part aux activités du royaume et son intégration à la mondialisation⁴¹⁴. En outre, ses normes culturelles plus laxistes ont aussi participé à l'installation de certains travailleurs d'Arabie Saoudite depuis que les deux royaumes ont été reliés par une route⁴¹⁵.

⁴⁰² Claire COSQUER, « La production d'un entre-soi expatrié à Abu Dhabi », *op. cit.*

⁴⁰³ *Ibid.*

⁴⁰⁴ *Ibid.*

⁴⁰⁵ *Ibid.*

⁴⁰⁶ *Ibid.*

⁴⁰⁷ Florian WIEDMANN, Ashraf M. SALAMA et Alain THIERSTEIN, « Urban Evolution of the City of Doha: An investigation into the Impact of economic transformations on urban structures », *op. cit.*

⁴⁰⁸ Tristan BRUSLE, « Loger pour exclure. Le camp de travailleurs, dispositif central d'un système de domination des migrants à bas revenus dans le Golfe arabe (exemples au Qatar) », *op. cit.*

⁴⁰⁹ *Ibid.*

⁴¹⁰ *Ibid.*

⁴¹¹ *Ibid.*

⁴¹² *Ibid.*

⁴¹³ Zia SALIM, « *Gated Communities in Bahrain : historical and urban geographies* », *op. cit.*

⁴¹⁴ *Ibid.*

⁴¹⁵ *Ibid.*

Conclusion

Les Émirats ont connu plusieurs vagues d'immigration avant leur développement fulgurant lié aux hydrocarbures. La population des Émirats à la fin du XXe siècle connaissait une évolution exponentielle. Toutefois, cette expansion est marquée par le nombre considérable d'étrangers qui représentent une part très majoritaire du total d'habitants. Cependant, la nationalité est dans la société émiratie vectrice d'avantages ou de désavantages. Les ressortissants des pays occidentaux sont généralement bien traités même si les origines étrangères de certains peuvent souvent les contraindre. Tandis que les ressortissants des pays dits des Sud, vivent en dehors des villes dans des camps de travailleurs. En outre, nous avons également vu que les ressortissants occidentaux expriment une méfiance assumée envers les étrangers asiatiques sur la base de stéréotypes.

Dans cette partie, nous avons vu de quelle manière les villes émiraties s'étaient développées et de quelle manière elles aspiraient à prendre part à la mondialisation pour assurer leur survie ainsi que leur pérennité. Elles ont alors développé un modèle propre qui s'est initié du XXe siècle jusqu'à nos jours. Dans la partie qui va suivre, nous allons mettre en lumière les contradictions de ce modèle face aux défis mondiaux qui lui font face, selon les critères du développement durable, mais également les menaces militaires et sa réputation entachée par des scandales médiatiques.

Partie II

L'impossible modèle du développement durable aux Émirats

1. L'enjeu environnemental : une quête complexe dans un cadre hostile

La protection de l'environnement est devenue depuis le début du XXI^e siècle un objectif mondial. Les projets d'envergure futuristes menés par les Émirats promettent une valorisation de l'environnement. Néanmoins, la réalité est d'autant plus entachée par la surconsommation énergétique et les émissions des villes émiraties. Dans cette partie, nous mettrons en exergue dans un premier temps le cadre inhospitalier des villes, ce qui nous permettra dans les deux temps suivants de montrer les causes des émissions et de la surconsommation énergétique dans le Golfe.

4.1 L'environnement inhospitalier de la ville émiratie

Le climat

Nous l'avons déjà vu, le rapport des villes émiraties au climat s'est inscrit déjà il y a plusieurs siècles lorsque les habitants organisaient leurs habitations de façon à créer des zones d'ombre lors de l'exposition au soleil. Cette urbanisation unique et adaptée a laissé peu à peu place à un nouvel urbanisme dont nous avons traité les aspects plus hauts. Néanmoins, le climat n'a pas changé pour autant et aujourd'hui ces villes font face aux mêmes enjeux que leurs ancêtres sur les mêmes terres.

D'une manière plus générale, « La région du Moyen-Orient se situe entre les isothermes de 12°C et 28°C. Elle est caractérisée par un fort rayonnement solaire et une longue durée à la fois des journées et de l'ensoleillement réel. Un important facteur de son climat est le relief »⁴¹⁶.

Les températures extérieures dans les villes des Émirats sont relativement élevées en été et assez douces en hiver. Toutefois, l'aspect indésirable est le ressenti de la chaleur par les habitants. En effet, le ressenti de température par le corps humain dépend d'un critère, le degré d'humidité⁴¹⁷. Ainsi plus il est élevé, plus le ressenti de température sera élevé⁴¹⁸. Tout d'abord, il convient de mettre en exergue le niveau extrêmement élevé de la température pendant la période d'été. Au Bahreïn, en juillet 2021, la température a atteint un record en faisant de ce mois, le deuxième mois de juillet le plus chaud depuis 1902⁴¹⁹. Elle a également atteint les 48.6°C sur le circuit international de Bahreïn⁴²⁰. Dans le même mois, Dubaï a atteint une température moyenne maximale de 42.3°C⁴²¹. A titre de comparaison, elle était déjà en moyenne maximale à 32°C en mars 2021⁴²². A Abu Dhabi, la température absolue maximale de l'air a atteint les 49.3°C en juillet

⁴¹⁶ Mamdouh SHAHIN, « Ressources hydriques et modification du climat au Moyen-Orient », in *Bulletin de la société géographique de Liège*, 1999, p.76 <https://popups.uliege.be/0770-7576/index.php?id=2685&file=1>,

⁴¹⁷ Damien MASCLET et Alix VAN PEE, « Chaleur intense : comment le corps résiste », in *Le Figaro*, 05 août 2015, consulté le 13 janvier 2022 sur <https://sante.lefigaro.fr/actualite/2015/08/05/23997-chaleur-intense-comment-corps-resiste>

⁴¹⁸ *Ibid.*

⁴¹⁹ MINISTRY OF TRANSPORTATION AND TELECOMMUNICATIONS KINGDOM OF BAHRAIN, « Monthly Weather Summary – July 2021 », 2021, consulté le 23 octobre 2021 sur <https://www.mtt.gov.bh/content/monthly-weather-summary--july-2021>

⁴²⁰ *Ibid.*

⁴²¹ DUBAI STATISTICS CENTER, GOVERNMENT OF DUBAI, « Mean Temperature – Emirate of Dubai », 2021, consulté sur <https://www.dsc.gov.ae/Report/متوسط%20درجات%20الحرارة%20بالشهر%20-%20الثالث%202021.pdf>

⁴²² *Ibid.*

2016⁴²³. Enfin, le Qatar s'inscrit aussi dans les chaleurs similaires et connaissait en juin 2020 une température moyenne maximale de 43.1°C⁴²⁴.

Néanmoins, comme nous l'avons noté, la chaleur ne va pas sans un ressenti lié à l'humidité. Et c'est cet aspect-ci qui pose les bases solides de la difficulté climatique dans les villes des Émirats. Au Qatar l'humidité relative a atteint les 62% en 2020⁴²⁵. Un taux élevé dépassé par le Bahreïn qui avait un taux atteignant au maximum en juillet 2021 88% d'humidité pour une moyenne de 51%⁴²⁶.

Ainsi, nous pouvons affirmer que la chaleur est une caractéristique décisive de l'environnement inhospitalier des villes des Émirats.

Le sable

Un des éléments les plus contraignants dans les villes du Golfe est le sable. En effet, cet élément est devenu incontournable dans l'urbanisation, les infrastructures et divers matériaux du quotidien⁴²⁷. Le sable a été extrêmement utilisé dans le développement des villes du Golfe quitte à être même extrait du fond de la mer ou même de l'importer⁴²⁸. Bien qu'il soit devenu dans certaines régions du monde en danger, il reste un grand prédateur des nouvelles technologies. Par exemple, il est pour les voitures à l'origine de nombreuses pannes mécaniques, il crée également une usure rapide, raye les vitres et la carrosserie et enfin, diminue l'adhérence des pneus⁴²⁹. Mais ce n'est pas tout, il s'infiltré surtout dans les chantiers, recouvre certaines infrastructures, colle aux façades des immeubles et par conséquent peut enrayer la dynamique de développement urbain⁴³⁰.

Dès lors, le sable est à la fois un outil de construction et vecteur de développement, mais aussi un facteur de destruction de ce modèle de ville. C'est en ayant développé la ville sous un modèle global issu de l'Occident, qui n'est pas adapté à l'environnement émirati, que les villes des Émirats se heurtent à des enjeux d'envergure.

L'eau

Selon l'institut des ressources mondiales, en 2000-2001, les pays du Golfe contenaient moins de 1'000 m³ d'eau par habitant et par an⁴³¹. Les ressources hydriques présentes dans les Émirats du Golfe se déclinent en deux formes. D'une part, de l'eau en provenance des nappes aquifères et de l'autre une eau désalinisée issue d'usines spécialisées et qui représenteraient pour le Golfe 66% des capacités mondiales⁴³².

Toutefois, cette vision du manque d'eau se heurte à l'image des villes des Émirats. Entre piscines artificielles immenses, piscines privées, parcs aquatiques, la ville émiratie semble ne pas prendre en considération son cruel manque d'eau avec son exploitation abusive de cette ressource indispensable à la vie.

⁴²³ ABU DHABI GOVERNMENT, « Absolute Minimum Air Temperature by Month and year in Abu Dhabi Region », 2021, consulté le 01 janvier 2022 sur <https://data.abudhabi/dataset/air-temperature-month-and-year-abu-dhabi-emirate/resource/3398b1e6-188b-4fd6-a255>

⁴²⁴ PLANNING AND STATISTICS AUTHORITY QATAR, « Topics Listing Physical and Climate Features », 2022, consulté le 11 janvier 2022 sur

<https://www.psa.gov.qa/en/statistics1/pages/topicslisting.aspx?parent=environmental&child=physicalclimate>

⁴²⁵ *Ibid.*

⁴²⁶ MINISTRY OF TRANSPORTATION AND TELECOMMUNICATIONS KINGDOM OF BAHRAIN, « Monthly Weather Summary – July 2021 », *op. cit.*

⁴²⁷ ONU PROGRAMME POUR L'ENVIRONNEMENT, « L'augmentation de la demande de sable appelle à la gouvernance des ressources », 2019, consulté le 29 décembre 2021 sur <https://www.unep.org/fr/actualites-et-recits/communiquede-presse/laugmentation-de-la-demande-de-sable-appelle-la>

⁴²⁸ Roman STADNICKI et Manuel BENCHETRIT, « Le sable dans les villes du Golfe : de la disgrâce à l'infiltration », in *Techniques et Cultures*, 2013, consulté sur <https://journals.openedition.org/tc/7329>

⁴²⁹ GROUPE LANG & ASSOCIÉS, « Comment protéger sa voiture en bord de mer en été », 09 juillet 2021, consulté le 15 janvier 2022 sur <https://www.grouplang.fr/articles/comment-protoger-sa-voiture-en-bord-de-mer-en-ete>

⁴³⁰ *Ibid.*

⁴³¹ INSTITUT DES RESSOURCES MONDIALES, *Ressources mondiales 2000-2001*, Washington DC.

⁴³² Mamdouh SHAHIN, « Ressources hydriques et modification du climat au Moyen-Orient », *op. cit.*

Plus récemment, les Émirats Arabes Unis avaient trouvé un moyen de faire de la pluie lorsque des nuages traversaient le ciel émirati. En effet, en ensemençant les nuages avec des cristaux de sel pour faire pleuvoir, ils espèrent récupérer de l'eau par le biais des barrages et des digues⁴³³.

Ainsi, toute méthode est bonne pour récupérer cette ressource vitale pour un des pays les plus pauvres en eau avec 78 mm de pluie par an⁴³⁴.

4.2 Le bilan pharamineux de la consommation énergétique

Le bilan carbone des villes des Émirats est très souvent pointé du doigt. Le monde d'aujourd'hui souhaitant de plus en plus combattre le réchauffement climatique en contrôlant ses émissions pour les pays développés et d'une autre part les pays en développement ou émergents souhaitant maximiser l'élan pris dans cette dynamique. Aujourd'hui, les pays européens comme l'Allemagne et la France observent des courbes descendantes de leurs émissions⁴³⁵. *A contrario*, les pays du Golfe et ici en l'occurrence les Émirats Arabes Unis observent un accroissement démesuré des émissions. Toutefois, ce qui paraît le plus alarmant est la part des énergies dans les émissions totales nationales. Durant l'année 2018, les EAU atteignaient 263,24Mt dont 232,37Mt soit 88% pour les énergies, le Qatar atteignait 99,83Mt dont 95,38Mt soit 95% pour les énergies et enfin, le Bahreïn atteignait 48,95Mt dont 32,74Mt soit 66% pour les énergies⁴³⁶. Ainsi, les énergies représentent les émissions majoritaires des pays du Golfe représentant même pour le Qatar 95% de ses émissions.

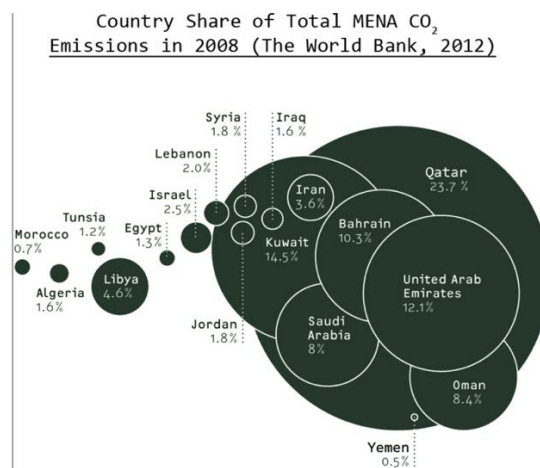


Figure 6: Country share of CO2 Emission in MENA (Source: Pahl-Weber, Seelig, Ohlenburg, & Bergmann, 2013).

Part totale des émissions de Co2 par pays au Moyen-Orient⁴³⁷

Dans un second temps, il convient de montrer du doigt les émissions liées au modèle de la ville émiratie. Nous n'aborderons pas tous les facteurs d'émissions, nous souhaitons dans cette partie montrer les contradictions des émissions avec le modèle de la ville émiratie.

⁴³³ SCIENCES ET AVENIR avec AFP, « Aux Émirats arabes unis, on ensemence les nuages pour faire pleuvoir », in *Sciences et Avenir*, 28 juillet 2015, consulté le 24 novembre 2021 sur https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/aux-emirats-arabes-unis-on-ensemence-les-nuages-pour-faire-pleuvoir_16512

⁴³⁴ *Ibid.*

⁴³⁵ CLIMATE WATCH, « United Arab Emirates », 2022, consulté le 20 janvier 2022 sur https://www.climatewatchdata.org/countries/ARE?end_year=2018&start_year=1990

⁴³⁶ *Ibid.*

⁴³⁷ Asmaa Saleh AL-MOHANNADI et Raffaello FURLAN, « The practice of city planning and design in the gulf region: the case of Abu Dhabi, Doha and Manama », in *International Journal of Architectural Research Archnet-IJAR*, août 2018, Vol. 12, pp. 126-145.

Premièrement, il convient de souligner le développement exponentiel de la ville en contradiction avec le développement tardif des autres formes de mobilité urbaine. Florian Wiedmann le souligne, l'intégration difficile dans les agglomérations de nouvelles aires sans ou avec peu de transports en communs causent de longues distances et des embouteillages⁴³⁸. L'usage de la voiture devient alors indispensable pour se déplacer rapidement et directement. Dans certaines zones des Émirats, il est même dit que pour une maison, il y a cinq voitures ou plus⁴³⁹.

Deuxièmement, la lutte contre la chaleur omniprésente telle que nous l'avons développée plus haut se heurte à l'urbanisation moderne voulue par les *Sheikhs* et en contradiction avec le modèle ancestral. Il devient alors obligatoire d'utiliser l'air conditionné à outrance pour faire baisser le ressenti de température dans les zones d'habitations, les zones touristiques et même à Dubaï dans une station de ski. Le Qatar est même allé jusqu'à équiper certaines de ses rues avec des systèmes de climatisation extérieure coûteux et peu écologiques, mais aussi ses stades de football pour la future coupe du monde 2022⁴⁴⁰. Toutefois, bien que la climatisation soit devenue un outil vital pour les habitants, elle n'en demeure pas moins dangereuse si elle n'est pas nettoyée et peut être porteuse de virus, bactéries et champignons, une dimension de plus en plus importante dans les esprits mondiaux⁴⁴¹. De plus, la climatisation est extrêmement énergivore et par conséquent contribue énormément aux émissions. Elle représente environ 60% de l'électricité pour le Qatar et 70% de la consommation d'électricité aux Émirats Arabes Unis⁴⁴².

4.3 Une fervente contradiction du branding : la destruction de l'environnement

Les villes des Émirats ont connu une expansion à deux vecteurs, l'un vertical et l'autre horizontal. Nous avons alors vu qu'elles s'étaient inscrites dans un *branding* afin de créer une attractivité conséquente vers l'étranger. Elles ont alors entamé des grands projets d'envergure qui sont devenus partie intégrante du panorama urbain. Néanmoins, ce concept de *branding* ne met-il pas justement à mal la vision d'une ville durable par les moyens de constructions destructeurs. Dès lors, dès le départ le modèle de la ville globale et son expansion ne corrèle absolument pas avec le modèle durable. Wiedmann parle « de villes dans une ville » à travers la naissance de nouveaux quartiers et les constructions toujours plus innovantes⁴⁴³. Que ce soit le musée d'art islamique à Doha, Palm Jumeirah à Dubaï ou encore Le Louvre à Abu Dhabi ces infrastructures établissent désormais un lien direct dans l'imaginaire mondial. Toutefois, construire toujours plus loin et toujours plus haut nécessite un approvisionnement conséquent de matériaux toujours plus divers et variés et incite à importer en contribuant aux émissions planétaires.

⁴³⁸ Florian WIEDMANN, Ashraf M. SALAMA et Alain THIERSTEIN, « Urban Evolution of the City of Doha: An investigation into the Impact of economic transformations on urban structures », *op. cit.*

⁴³⁹ Jérôme JADOT, « COP26 : dans la fournaise de Ras-El-Khaimah, l'un des endroits du globe où le réchauffement climatique menace la vie humaine », in *Franceinfo*, 01 novembre 2021, consulté le 10 décembre 2021 sur https://www.francetvinfo.fr/replay-radio/le-choix-franceinfo/cop26-dans-la-fournaise-de-ras-el-khaimah-l-un-des-endroits-du-globe-ou-le-rechauffement-climatique-menace-la-vie-humaine_4811277.html

⁴⁴⁰ LE POINT, « Écrasé par la chaleur, le Qatar climatise même ses rues », in *Le Point*, 20 octobre 2019, consulté le 17 novembre 2021 sur https://www.lepoint.fr/monde/ecrase-par-la-chaleur-le-qatar-climatise-meme-ses-rues-20-10-2019-2342344_24.php

⁴⁴¹ Alexis HURET, « Climatisation à Dubaï : le danger n'est pas toujours visible », in *Dubaimadame.com*, 07 décembre 2010, Consulté le 17 janvier 2022 sur <https://www.dubaimadame.com/vivre-au-quotidien/administratif-1/climatisation-a-dubai-le-danger-n-est-pas-toujours-visible>

⁴⁴² Jérôme JADOT, « COP26 : dans la fournaise de Ras-El-Khaimah, l'un des endroits du globe où le réchauffement climatique menace la vie humaine », *op. cit.*

⁴⁴³ Florian WIEDMANN, Ashraf M. SALAMA et Alain THIERSTEIN, « Urban Evolution of the City of Doha: An investigation into the Impact of economic transformations on urban structures », *op. cit.*, p.53



Évolution de la ligne côtière à Dubaï entre 2000 et 2010⁴⁴⁴

En outre, le modèle a des conséquences environnementales qui ne sont plus négligeables de nos jours. Premièrement, nous l'avons vu, la grande proportion de désalinisation de l'eau engendre des rejets de sel dans les eaux. La plupart sont rejetées en mer mais 80% le sont à moins de 10 km des côtes⁴⁴⁵. Cependant, ces rejets appauvrissent en oxygène les eaux profondes, nuisent aux organismes vivants et contiennent également des produits toxiques utilisés pour le dessalement⁴⁴⁶.

Deuxièmement, les constructions ensablées sorties de la mer comme à Dubaï ont connu une indifférence cuisante par les potentiels acheteurs et même redevenues immergées pour certaines⁴⁴⁷. De plus, les moyens mis en place pour construire ces îles artificielles en draguant les fonds marins ont considérablement endommagé la faune et la flore⁴⁴⁸. Les avancées structurelles sur la mer sont parfaitement visibles sur les photographies des villes.

Conclusion

Les constantes climatiques du Golfe atteignent des niveaux qui peuvent parfois devenir très contraignants pour les habitants. De plus, les éléments viennent aussi contraindre les constructions et la vie à l'instar du sable. Toutefois, les Émirats sont également responsables de la destruction de leur environnement. D'une part par le rejet excessif de sel dans la mer pour répondre à la surconsommation de l'eau. Mais aussi lors des expansions urbaines sur la mer qui nécessitent beaucoup de ressources et détruisent partiellement la faune et la flore.

5. L'enjeu social : une méthode sociétale désavantageuse

La question sociale est relativement délicate dans les Émirats du Golfe. En effet, les tendances conservatrices peuvent devenir une tare pour les résidents s'y installant. En outre, le cas précaire des travailleurs étrangers est souvent dénoncé par des organisations non gouvernementales. Dans cette partie nous mettrons en lumière la position sociale des résidents étrangers à travers la ségrégation qu'ils subissent et leur place parfois dégradée dans la société émiratite. En outre, nous aborderons également la question de l'identité nationale, dans une société comprenant autant d'étrangers.

⁴⁴⁴ URBAN HUB, «Dubai, l'étoile montante du Moyen Orient», 2015, consulté le 23 janvier 2022 sur <https://www.urban-hub.com/fr/buildings/dubai-etoile-montante-du-moyen-orient/>

⁴⁴⁵ Maurice MASHAAL, « Les encombrants rejets du dessalement », in *Pour la Science*, 31 janvier 2019, consulté le 19 janvier 2022 sur <https://www.pourlascience.fr/sd/environnement/les-encombrants-rejets-du-dessalement-16052.php>

⁴⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁴⁷ Roman STADNICKI et Manuel BENCHETRIT, « Le sable dans les villes du Golfe : de la disgrâce à l'infiltration », *op. cit.*

⁴⁴⁸ *Ibid.*

5.1 Une société éclectique aux rouages conservateurs

Tout d'abord, il convient de rappeler le faible pourcentage de nationaux et les différentes populations étrangères résidant dans les Émirats. Néanmoins, les autorités émiriennes ne communiquent pas la répartition des nationalités parmi la population étrangère, mais il était estimé que 30% étaient indiens, 20% pakistanais, 20% asiatiques dont les Philippines et 30% occidentaux⁴⁴⁹. En outre, les Iraniens sont aussi une population très présente dans les Émirats et s'étaient déjà installés plusieurs siècles auparavant et représenteraient plus de 50% de la population de Bahreïn soit 350'000 personnes et 10 à 20% de la population⁴⁵⁰.

Ensuite, il existe des différences notoires dans le traitement des citoyens et des résidents étrangers. Marc Lavergne le souligne pertinemment « le séjour est à la merci d'une altercation avec un autochtone, ou même d'un simple caprice »⁴⁵¹. De plus, la population de souche dispose unilatéralement de droits et de devoirs, notamment des largesses de l'émir et de sa famille à travers de multiples avantages économiques et sociaux⁴⁵².

Néanmoins, la société émiratie comporte aussi une opposition sur un autre niveau, une opposition entre les riches et les pauvres. Premièrement, il n'existe pas de classe moyenne majoritaire⁴⁵³. *De facto*, chaque habitant appartient à un niveau distinct. Une distinction qui se retrouve visible dans les modes de transports, là où les immigrés les utilisent fréquemment et tandis que les habitants aisés préfèrent utiliser leurs propres véhicules⁴⁵⁴. En outre, bien que les Émirats cherchent à attirer le plus d'habitants dans ces nouveaux modes de mobilité, ils sont allés jusqu'à créer une *Gold Class* avec des sièges en cuir⁴⁵⁵. Des choix qui en finalité ne porteront pas les espérances de la mixité sociale imaginée au préalable.

Enfin, les villes conservent tout de même un caractère conservateur affirmé qui continue à prendre part aux projets de développement futurs comme Abu Dhabi⁴⁵⁶. Il devient alors primordial de loger et faire vivre les nationaux tout en empêchant globalement les travailleurs étrangers de former dans la société de sérieuses racines⁴⁵⁷.

5.2 Une épée de Damoclès surplombante : le cas précaire des travailleurs étrangers

Premièrement, il convient d'aborder le système de la *kaifala*. En effet, ce système a beaucoup fait parler de lui dans les médias et les pays occidentaux, notamment dans ce concept de tutelle qui donne un avantage précieux aux nationaux. Cela « permet aux citoyens nationaux de jouir des gains d'une entreprise implantée sur son sol (en possédant la majorité des parts du capital) ou d'exercer un pouvoir sur les travailleurs immigrés (en confisquant les passeports) »⁴⁵⁸. Cela aboutit parfois sur une ségrégation, des débordements et du chantage⁴⁵⁹. De plus, les travailleurs n'ont presque aucun recours face à leur tuteur⁴⁶⁰. Cela confère certainement un sentiment de toute puissance pour un citoyen national possédant ce droit. Ce système est présent aux Émirats Arabes Unis et au Qatar⁴⁶¹.

⁴⁴⁹ Philippe BOULANGER, « Les défis géopolitiques d'une nouvelle puissance régionale : Les Émirats arabes unis », *op. cit.*

⁴⁵⁰ *Ibid.*

⁴⁵¹ Marc LAVERGNE, « Dubaï, utile ou futile : Portrait d'une ville rêvée à l'heure de la crise », *op. cit.*, p.35

⁴⁵² Vincent PIOLET, « Les émirats et royaumes arabes : les travailleurs migrants au pays des free zones », *op. cit.*

⁴⁵³ Raymond WOESSNER, « Dubai et Abou Dhabi : la naissance d'un emporium », *op. cit.*

⁴⁵⁴ *Ibid.*

⁴⁵⁵ *Ibid.*

⁴⁵⁶ Yasser ELSHESHTAWY, *The Evolving Arab City: Tradition, Modernity and Urban Development*, *op. cit.*

⁴⁵⁷ *Ibid.*

⁴⁵⁸ Vincent PIOLET, « Les émirats et royaumes arabes : les travailleurs migrants au pays des free zones », *op. cit.*, p.141

⁴⁵⁹ *Ibid.*

⁴⁶⁰ *Ibid.*

⁴⁶¹ Tristan BRUSLE, « Loger pour exclure. Le camp de travailleurs, dispositif central d'un système de domination des migrants à bas revenus dans le Golfe arabe (exemples au Qatar) », *op. cit.*

Deuxièmement, il faut mettre en lumière les conditions de travail des travailleurs étrangers. L'envers du décor moderne des villes des Émirats est très souvent entaché par les conditions de ces chantiers très difficiles, apparenté parfois à un enfer et même une forme d'esclavagisme⁴⁶². On peut se rendre compte de ces conditions à travers les photos de Manuel Benchetrit, la chaleur incessante de la région, les équipements de fortune des ouvriers⁴⁶³. Par ailleurs, des accidents de travail surviennent fréquemment, car les travailleurs n'ont pas de protections particulières⁴⁶⁴. Et tout ceci pour un salaire compris entre 2,85 et 5,50 euros par jour⁴⁶⁵.

L'ensemble a donné lieu à deux réactions. D'une part il y a eu des mouvements de grèves qui se sont succédé sur les chantiers et ont mené aux expulsions de meneurs⁴⁶⁶. Des expulsions qui sont menées sans relâche car il n'est pas compliqué de trouver de nouveaux ouvriers⁴⁶⁷. D'un autre part, en janvier 2008 à Abu Dhabi des ministres des pays d'origine et d'accueil notamment le Qatar, le Bahreïn et les Émirats Arabes Unis, ainsi que des travailleurs et des cadres onusiens se sont rencontrés pour discuter des conditions de travail éprouvantes⁴⁶⁸. Dès lors, la situation tend possiblement à évoluer dans le futur.



Habitations précaires à Dubaï⁴⁶⁹

Troisièmement, il convient de traiter des conditions de logement. Les travailleurs sont victimes d'une ségrégation visible par les habitations insalubres positionnées en périphérie des villes et exposés aux fortes chaleurs⁴⁷⁰. Il y a en outre une organisation spatiale ordonnée par les travailleurs qui se regroupent par nationalité⁴⁷¹. Par exemple, à Dubaï dans le quartier de Sonapur, les règles d'hygiène ne sont pas présentes⁴⁷². Les travailleurs sont entassés dans une pièce, mais c'est sans compter sur les autorités qui tentent de remonter le moral des quartiers en organisant des événements avec des récompenses⁴⁷³.

Enfin, il est important de noter que les Émirats sont dépendants de ces travailleurs. Les revendications et les grèves suscitent des peurs chez les gouvernants qui est soulignée par Boulanger « Cette crainte d'une

⁴⁶² Marc LAVERGNE, « Dubaï, utile ou futile : Portrait d'une ville rêvée à l'heure de la crise », *op. cit.*

⁴⁶³ Roman STADNICKI et Manuel BENCHETRIT, « Le sable dans les villes du Golfe : de la disgrâce à l'infiltration », *op. cit.*

⁴⁶⁴ Philippe BOULANGER, « Les défis géopolitiques d'une nouvelle puissance régionale : Les Émirats arabes unis », *op. cit.*

⁴⁶⁵ Vincent PIOLET, « Les émirats et royaumes arabes : les travailleurs migrants au pays des free zones », *op. cit.*

⁴⁶⁶ Marc LAVERGNE, « Dubaï, utile ou futile : Portrait d'une ville rêvée à l'heure de la crise », *op. cit.*

⁴⁶⁷ Philippe BOULANGER, « Les défis géopolitiques d'une nouvelle puissance régionale : Les Émirats arabes unis », *op. cit.*

⁴⁶⁸ *Ibid.*

⁴⁶⁹ Roman STADNICKI et Manuel BENCHETRIT, « Enquête « géophotographique » aux marges des villes du golfe arabe ... ou comment dépasser la critique », *op. cit.*

⁴⁷⁰ *Ibid.*

⁴⁷¹ Vincent PIOLET, « Les émirats et royaumes arabes : les travailleurs migrants au pays des free zones », *op. cit.*

⁴⁷² Philippe BOULANGER, « Les défis géopolitiques d'une nouvelle puissance régionale : Les Émirats arabes unis », *op. cit.*

⁴⁷³ L'EFFET PAPIILLON, « Dubaï : La « Star Ac » des camps de Travailleurs – L'Effet Papillon », in *Youtube*, 05 août 2020, consulté sur <https://www.youtube.com/watch?v=QYjLKIL3DN4>

crise sociale explique la réorganisation actuelle des polices émiriennes dans la pratique du maintien de l'ordre et de la maîtrise de la violence »⁴⁷⁴. Une crainte qui a surtout été menée par les Printemps arabes en 2011 et qui met en lumière des signes d'épuisement des modes d'urbanisation autoritaires et inégalitaires⁴⁷⁵.

5.3 Une identité nationale évolutive

La question de l'identité nationale est une question qui touche majoritairement de nos jours les territoires et pays développés. Un concept qui paraissait évident autrefois s'est petit à petit initié dans les débats nationaux en Europe notamment quitte à devenir les sujets parfois centraux de personnages politiques en campagne. La mondialisation, les échanges aussi bien physiques qu'immatériels ont contribué à l'évolution de ce concept, aux craintes et aux espoirs des ressentiments de citoyens. La notion d'identité nationale dans le microcosme émirati ne peut pas être abordé de la même perspective que par les pays occidentaux.

La première dissension qui apparaît frappante lorsque l'on parle de la notion d'identité nationale, c'est que les pouvoirs en place n'ont jamais caché leur volonté de conserver une distance plus ou moins marquée avec les travailleurs étrangers installés dans les villes. Nous l'avons vu, la société émiratie à proprement parler frôle la limite entre une société occidentale qui veut se moderniser et une société conservatrice souhaitant garder une appartenance culturelle locale aux antipodes de la modernisation et de la mondialisation.

Les politiques d'intégration des Émiratis sont très strictes. Se naturaliser est souvent presque impossible même pour ceux qui ont un parent citoyen du pays⁴⁷⁶. Ainsi, ce sont souvent des conditions très strictes qui sont demandées pour avoir accès au sésame, comme des investissements ou un statut particulier⁴⁷⁷.

Cependant, nous allons voir que beaucoup de systèmes peuvent paraître paradoxaux en tout point. Tout d'abord, nous l'avons vu, les citoyens émiratis tendent à s'exclure volontairement des autres habitants pour conserver leurs coutumes. En vivant reclus des autres dans des quartiers spécifiques notamment et ne côtoyant souvent que les mêmes personnes. Il y a une volonté dominante de conserver une pureté nationale. Néanmoins, cette pureté nationale semble pour le moins paradoxale dans une société émiratie occidentalisée ne vivant plus du tout dans des dogmes historiques locaux. Dès lors, définir une identité émiratie ne paraît pas si simple et la réduire à simplement détenir des ancêtres arabes paraît aussi simpliste. Ne voit-on pas subvenir une nouvelle culture émiratie, occidentalisée, mais conservant arbitrairement des traditions. C'est une question relativement sensible qui demanderait un bien long développement qui ne serait pas pertinent dans cette partie.

A contrario, ce qui devient aujourd'hui intéressant de développer est le positionnement de cette jeunesse qualifiée d'étrangère, née dans les Émirats et n'ayant jamais réellement connu le ou les pays d'origines de ses parents, mais aussi celle privée de la nationalité. Nous n'allons pas dans ce paragraphe développer les questions psychologiques de l'appartenance sociale, sociétale et morale. Il convient par ailleurs de mettre en lumière cette population en corrélation avec l'évolution grandissante voulue par les dirigeants de ces villes. Développer des villes de toujours plus en plus grandes avec un nombre de nationaux représentant un pourcentage toujours aussi faible. Comment repenser la notion de citoyenneté et d'appartenance nationale dans un contexte pareil ?

Nous l'avons bien compris, conserver un nombre faible de nationaux donne certains avantages au pouvoir dirigeant. Par exemple, cela permet de limiter le nombre d'individus détenant des droits mais aussi d'avoir

⁴⁷⁴ Philippe BOULANGER, « Les défis géopolitiques d'une nouvelle puissance régionale : Les Émirats arabes unis », *op. cit.*, p.83

⁴⁷⁵ Roman STADNICKI et Manuel BENCHETRIT, « Le sable dans les villes du Golfe : de la disgrâce à l'infiltration », *op. cit.*

⁴⁷⁶ LES ÉCHOS, « Le Qatar offre un statut de « résident permanent » aux expats les plus méritants », in *Les Échos*, 22 septembre 2018, consulté le 25 janvier 2022 sur <https://www.lesechos.fr/monde/afrique-moyen-orient/le-qatar-offre-un-statut-de-resident-permanent-aux-expats-les-plus-meritants-139709>

⁴⁷⁷ COURRIER INTERNATIONAL, « Citoyenneté. Les Émirats arabes unis vont naturaliser des résidents étrangers », *Courrier International*, 01 février 2021, consulté le 23 janvier 2022 sur <https://www.courrierinternational.com/article/citoyennete-les-emirats-arabes-unis-vont-naturaliser-des-residents-etrangers>

un contrôle relativement malléable de la population, en pouvant arbitrairement expulser ou faire venir des individus, et ainsi d'écarter le moindre problème qui pourrait venir gêner un intérêt national.

Cependant, ce modèle de l'antiquité romaine dans lequel la population s'articulait entre les patriciens des grandes familles et les autres ne risque-t-il pas d'empêcher le bon développement de ces villes ?

Il convient alors de parler d'une partie des habitants, ceux qui seront de plus en plus présents dans le futur. Ces habitants nés dans ces villes de parents étrangers et qui n'ont jamais ou très peu habité dans le ou les pays d'origine de leurs parents. Ils sont certes étrangers de leur nationalité mais peuvent aussi ressentir subjectivement ce sentiment d'appartenance et de loyauté à une société émiratie, comme le souligne Marc Lavergne « A terme, une nouvelle génération de Dubaïotes devrait ainsi émerger : citadins d'une ville en devenir, issus d'horizons planétaires, dont on peut se demander quel ciment les unira, quelle culture, quelles langues, au-delà de l'intérêt financier qui a fait venir et rester leurs parents... »⁴⁷⁸. Ils seront peut-être amenés un jour à vouloir prendre part à la vie politique et administrative de la ville. Cependant, ils vivent aujourd'hui dans l'inquiétude de pouvoir être un jour amenés à devoir quitter la terre où ils sont nés, sur laquelle ils ont grandi pour aller dans une société qui sera alors de nouveau étrangère pour eux-mêmes si, ils pourront dans celles-ci observer et conserver des droits. Pour finir, il serait bon de se demander comment les élites dirigeantes, cherchant toujours à conserver une société pure, feront pour intégrer nationalement cette population qui sera peut-être propriétaire de terres et de biens socio-économiques conséquents.

Conclusion

Les rouages conservateurs de la société émiratie créent des disparités considérables entre les nationaux et les étrangers. En outre, le cas des travailleurs étrangers asiatiques est préoccupant. Ils sont victimes d'une ségrégation sociale importante qui s'ajoute aux stéréotypes qu'ils subissent. Nous avons également vu que la question de l'identité nationale était délicate dans des États qui limitent fortement l'accès à la nationalité. Excepté par exemple le cas des sportifs du Qatar à la coupe d'Asie des nations en 2019⁴⁷⁹.

6. L'enjeu économique : un modèle perméable aux crises

Le modèle économique évolutif des villes des Émirats tend à évoluer vers une diversification économique tournée vers la mondialisation. Les crises économiques du XXe ont montré aux Émirats les risques énormes de récessions. Dans cette partie, nous allons mettre en lumière les engrenages globaux des villes. Puis, nous verrons dans un deuxième temps comment les Émirats ont vécu les crises économiques depuis le XXe siècle et quels seront les risques futurs.

6.1 Des villes très ancrées dans la mondialisation

Les villes des Émirats se sont construites sur le modèle de la mondialisation et aujourd'hui en sont fortement dépendantes. Il est de taille de souligner aujourd'hui cette dépendance envers l'étranger qui a été mise principalement en lumière lorsque nous avons analysé les exportations et les importations. Nous avons alors remarqué, que dans la majorité des villes des Émirats, les exportations ne se résument pratiquement qu'aux hydrocarbures. En outre, nous avons décelé le fait que les importations étaient fortement éclectiques et résument alors la nécessité des importations dans le modèle de consommation et de vie émiratie. Ainsi, se soustraire au commerce international est tout bonnement impossible pour les Émirats qui risqueraient des pénuries conséquentes pour tous les produits du quotidien.

Dans cette partie, nous souhaitons montrer ce rapport à la mondialisation à travers le prisme de la nourriture et des importations qui y sont liées.

⁴⁷⁸ Marc LAVERGNE, « Dubaï, utile ou futile : Portrait d'une ville rêvée à l'heure de la crise », *op. cit.*, p.46

⁴⁷⁹ Alexis BILLEBAULT, « Football : Le Qatar, champion d'Asie grâce à ses talents issus d'Afrique », *Le Monde*, 09 février 2019, consulté le 10 janvier 2022 sur https://www.lemonde.fr/afrique/article/2019/02/09/football-le-qatar-champion-d-asie-grace-a-ses-talents-issus-d-afrique_5421395_3212.html

La nourriture est devenue un enjeu de taille pour les Émirats du Golfe. Tout d'abord, il convient de souligner une contradiction majeure dans l'exploitation agricole des Émirats. Un climat désertique assorti d'une chaleur parfois extrême met en péril le développement d'une agriculture diversifiée. Un constat qui se montre notamment dans le fait que les terres cultivables représentent 1% du total des terres, mais représentent également 50% de l'utilisation de l'approvisionnement en eau⁴⁸⁰. Ainsi, le modèle de développement de l'agriculture paraît extrêmement complexe pour les Émirats qui importent 90% de leur nourriture⁴⁸¹. Ils cherchent désormais à produire plus local mais cette ambition paraît relativement difficile, compte tenu des facteurs limitant et qui continueront à limiter ce développement.

Enfin, le modèle économique émirati n'est pas sans failles. Certaines sociétés émiraties peuvent se retrouver limiter dans la réalisation des centaines de projets, comme le soulignent Stadnicki et Benchetrit « En raison notamment de l'incapacité de puissantes sociétés immobilières multinationales telles que Emaar et Nakheel à rembourser leurs dettes, un grand nombre de projet urbains inscrits dans la surenchère urbanistico-architecturale ne verront jamais le jour »⁴⁸². Dans la partie suivante, nous mettrons en lumière la place des Émirats dans les crises économiques de 1973 à l'actuel coronavirus.

6.2 Les Émirats face aux crises économiques successives de 1973 au coronavirus : un rapport de force qui tend à s'inverser

Les crises économiques du XXe siècle jusqu'au coronavirus ont plongé l'économie mondiale dans la tourmente. Néanmoins, qu'en était-il des Émirats face à ces différentes crises économiques. Nous verrons dans cette partie que la position des Émirats face à la crise est évolutive.

Tout d'abord, l'évolution de la relation de dépendance à travers le prisme du baril de pétrole. Au XXe siècle, les Émirats ont connu deux chocs pétroliers en 1973 et 1979⁴⁸³. Depuis, les trente glorieuses et les grandes vagues d'industrialisation, les pays industrialisés entretenaient une relation de dépendance envers les pays producteurs de pétrole⁴⁸⁴. Ainsi, l'année 1973 est marquée par la guerre du Kippour opposant Israël et ses voisins et se conclut par un embargo de la part de l'Arabie Saoudite⁴⁸⁵. Cette décision aura des conséquences désastreuses sur le prix du baril qui augmente fortement en raison de la demande toujours plus croissante des pays industrialisés. En 1979, c'est la révolution islamique en Iran qui fait doubler le prix du baril de pétrole⁴⁸⁶. Dès lors, bien que la situation économique soit devenue désastreuse pour les pays industrialisés, l'économie pétrolifère des Émirats n'a pas été impactée voire a connu des revenus en progression vertigineuse durant les deux chocs pétroliers⁴⁸⁷. Par la suite, le prix du baril connaît des évolutions en oscillations. Il est faible dans les années 80 et remonte lors de l'invasion du Koweït en 1990, puis stagne jusqu'aux années 2000 où il connaît une montée spectaculaire et s'effondre en 2009 passant de 150 dollars à environ 45 dollars⁴⁸⁸.

Ce qu'il convient de montrer c'est la manière dont les Émirats ressentent peu la crise à travers leur économie pétrolifère. Les ressources considérables qui se sont accumulées pendant toutes ces années ont créé des bases solides pour faire face à la récession des occidentaux.

Il convient à présent de montrer que la diversification économique intervient dans le changement de dépendance des occidentaux envers les Émirats du Golfe. Durant la crise financière mondiale de 2009, les structures économiques du Golfe ont souffert mais ont su tirer leur épingle du jeu grâce à une « balance

⁴⁸⁰ EURONEWS, « Aux Émirats Arabes Unis, le développement d'une alimentation durable fait son chemin », in *Euronews*, 25 septembre 2020, consulté le 27 décembre 2021 sur <https://fr.euronews.com/voyages/2020/04/08/aux-emirats-arabes-unis-le-developpement-d-une-alimentation-durable-fait-son-chemin>

⁴⁸¹ *Ibid.*

⁴⁸² Roman STADNICKI et Manuel BENCHETRIT, « Le sable dans les villes du Golfe : de la disgrâce à l'infiltration », *op. cit.*

⁴⁸³ André BOURGEY, « L'histoire des Émirats arabes du Golfe », *op. cit.*

⁴⁸⁴ MINISTÈRE FRANÇAIS DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DE LA RELANCE, « Les chocs pétroliers », consulté le 17 novembre 2021 sur <https://www.economie.gouv.fr/facileco/chocs-petroliers>

⁴⁸⁵ *Ibid.*

⁴⁸⁶ *Ibid.*

⁴⁸⁷ André BOURGEY, « L'histoire des Émirats arabes du Golfe », *op. cit.*

⁴⁸⁸ *Ibid.*

commerciale évidemment positive grâce à l'exportation de hydrocarbures. Les États du Golfe présentent ainsi un excédent budgétaire d'environ 20% et sont structurellement très peu endettés (aucun à plus de 30% du PIB) »⁴⁸⁹. Toutefois, cela ne s'est pas appliqué à tous les Émirats. Dubaï qui avait cherché bien plus tôt à diversifier son économie ne dépendait plus de la rente pétrolière et s'est retrouvé à devoir rembourser pour la fin 2009, 15 milliards de dollars⁴⁹⁰. Cette position due en partie à la chute de l'immobilier de 30% et aux prises de risque d'investissements des groupes dubaïotes⁴⁹¹. Ainsi, c'est la diversification économique de Dubaï qui l'a avant tout placé dans une position délicate⁴⁹². Dubaï n'avait alors plus le choix que de se tourner vers sa rivale Abu Dhabi avec qui elle entretient une relation d'interdépendance⁴⁹³.

Plus récemment, la crise du coronavirus a plongé les pays et leurs économies dans une situation inédite. La pandémie a été extrêmement néfaste pour les activités en dehors des hydrocarbures qui a connu une récession de 6,2% en 2020 aux Émirats Arabes Unis⁴⁹⁴. Heureusement, les larges ressources financières du pétrole permettent encore aux Émirats de limiter l'impact de la pandémie⁴⁹⁵. En outre, les Émirats Arabes Unis à travers le port de Jebel Ali a pu tourner à plein régime dans les activités de réexportations, enregistrant un excédent courant le plus élevé du Golfe en 2020⁴⁹⁶. Néanmoins, l'arrêt des chantiers immobiliers a créé une vague de licenciements sans précédent, laissant dans une situation illégale des travailleurs ne pouvant pas payer le voyage retour vers leur pays d'origine⁴⁹⁷.

Finalement, il convient de se demander que feront les Émirats lors des prochaines crises économiques sans la rente pétrolière conséquente et sans fonds souverains conséquents dans la dynamique de diversifier toujours plus l'économie. Ainsi, on peut se demander également si cette vision sera intéressante pour que des entreprises y développent des activités de recherche.

Conclusion

Nous avons vu dans cette partie que les villes des Émirats étaient de plus en plus ancrées dans les engrenages de la mondialisation. Un statut qui met en exergue les cas délicats des pays du monde lors des différentes crises économiques du XXe siècle et de nos jours la crise du coronavirus. Ainsi, la prospérité économique minimale qu'ont connu les Émirats pourrait à l'avenir les placer dans une position délicate.

7. L'enjeu sécuritaire : une condition préalable à la durabilité

L'aspect sécuritaire devient de plus en plus prépondérant pour les villes du Golfe. En effet, cet aspect pourrait à terme s'imposer comme une condition nécessaire pour intégrer ce modèle dans la durabilité. Cette partie vise à illustrer les conflits qui entourent les Émirats et les potentielles menaces qui pourraient briser le havre de prospérité construit par les dirigeants. Mais également la dépendance considérable des Émirats envers les puissances militaires occidentales.

7.1 Des villes aux confins limitrophes aux conflits : la nécessité d'une protection occidentale

Dès leur création les Émirats ont compris qu'il fallait devenir des puissances stables, prospères et pacifiques parmi l'environnement conflictuel dans lequel ils évoluent, notamment par la pression exercée par les Iraniens et les Saoudiens, les contrôles aux frontières et les flux de marchandises dont nous allons traiter.

⁴⁸⁹ Vincent PIOLET, « Les émirats et royaumes arabes : les travailleurs migrants au pays des free zones », *op. cit.*

⁴⁹⁰ Marc ROCHE, « L'émirat de Dubaï plongé dans la crise », in *Le Monde*, 21 février 2009, consulté le 24 novembre 2021 sur https://www.lemonde.fr/proche-orient/article/2009/02/21/l-émirat-de-dubai-plongé-dans-la-crise_1158576_3218.html

⁴⁹¹ *Ibid.*

⁴⁹² *Ibid.*

⁴⁹³ Yasser ELSHESHTAWY, *The Evolving Arab City: Tradition, Modernity and Urban Development*, *op. cit.*

⁴⁹⁴ DIRECTION GÉNÉRALE DU TRÉSOR, « Qatar Situation économique », *op. cit.*

⁴⁹⁵ *Ibid.*

⁴⁹⁶ *Ibid.*

⁴⁹⁷ Sylvain LEPETTI, « Dubaï : les travailleurs immigrés sur le fil », in *Arte*, 29 décembre 2020, consulté sur <https://www.arte.tv/fr/videos/101553-000-A/dubai-les-travailleurs-immigres-sur-le-fil/>

Philippe Boulanger le souligne « les nouveaux enjeux géopolitiques sont multiples et complexes »⁴⁹⁸, alors nous ne les listerons pas mais relèverons de manière discrétionnaire les caractéristiques essentielles à nos yeux.

Tout d'abord, il convient de parler du voisin des Émirats créant le plus de discordes et de questionnement, l'Iran. En effet, la position stratégique de l'Iran sur le détroit d'Ormuz et le contrôle conflictuel de certaines îles stratégiques avec les Émirats Arabes Unis crée une forme d'angoisse dans les gouvernements émiratis⁴⁹⁹. La présence de la Ve flotte américaine, ayant comme port d'attache Manama à Bahreïn, dans le Golfe crée parfois des tensions et pourrait mener à un conflit entre l'Iran et la communauté internationale en créant un climat hostile. Un climat hostile qui n'est pas propice au modèle économique émirati⁵⁰⁰. De plus, les Émirats vivent sous la menace d'une frappe aérienne majeure de la part de l'Iran, « Ce dispositif militaire orienté en partie contre les Émirats Arabes Unis constitue une véritable menace pour la sécurité de la région. Une saturation de l'espace par les systèmes d'armes iraniens, créant ainsi un rideau de leurres, réduirait l'efficacité de la riposte défensive des Émirats »⁵⁰¹.

En conséquence, il y a une nécessité immense de protection de la part des États-Unis pour éviter un scénario pareil. Un besoin souligné par Marc Lavergne de la « nécessité, celle de la protection américaine qui stabilise la région, sécurise les investissements et crée des besoins (station-service du Golfe) dont l'implantation est arbitrée en faveur d'une ville neuve »⁵⁰². La France aussi s'est intégrée dans cette dynamique avec l'ouverture d'une base française en 2009 aux Émirats Arabes Unis, mais aussi la livraison de matériel, la signature de plusieurs contrats d'armement et la formation de soldats émiriens⁵⁰³. Enfin, en février et mars 2008, des manœuvres militaires baptisées « Bouclier du Golfe Persique 2008 » entreprises par les armées française, émirienne et qatarie réunissent 1'800 hommes dans l'ouest des Émirats Arabes Unis⁵⁰⁴.

7.2 Une réputation entachée dans le monde médiatique

La réputation des Émirats ne s'est pas uniquement fondée sur le *marketing* souhaité par ces derniers. Ces dernières années, beaucoup de scandales sont venus entacher l'image paradisiaque et attractive des Émirats. Dans cette partie, nous allons aborder les différents aspects fallacieux du modèle émirati qui lui valent autant de reproches.

Premièrement, l'opacité des investissements est devenue au fil des années un préjudice vis-à-vis de la communauté internationale. Comme le souligne Marc Lavergne, « L'existence de lieux comme Dubaï répond à la nécessité, dans un système mondial étroitement régulé et surveillé, pour les entreprises les plus respectées de disposer de zones d'ombre permettant des transactions d'autant plus rentables qu'elles sont illégales, de paradis fiscaux échappant au contrôle de leurs États d'origine ou de la communauté internationale, voire de leurs propres actionnaires »⁵⁰⁵. Mais permet également à d'autres acteurs très contestés comme les groupes terroristes, les pays sous embargo ou encore les organisations criminelles de faire des opérations financières ou des trafics et de rester par le biais de l'économie connecté au monde⁵⁰⁶. En outre, Dubaï entretient un lien particulièrement fort avec les Iraniens entre « refuge pour les capitaux des mollahs au pouvoir, et point de départ de la contrebande maritime qui permet à l'Iran de fonctionner en dépit des embargos et des rigidités internes »⁵⁰⁷. Les Émirats apparaissent comme des zones aux multiples facettes pouvant gêner durablement les relations avec la communauté internationale.

⁴⁹⁸ Philippe BOULANGER, « Les défis géopolitiques d'une nouvelle puissance régionale : Les Émirats arabes unis », *op. cit.*, p.73

⁴⁹⁹ *Ibid.*

⁵⁰⁰ *Ibid.*

⁵⁰¹ *Ibid.*, p.79

⁵⁰² Marc LAVERGNE, « Dubaï, utile ou futile : Portrait d'une ville rêvée à l'heure de la crise », *op. cit.*, p.42

⁵⁰³ Philippe BOULANGER, « Les défis géopolitiques d'une nouvelle puissance régionale : Les Émirats arabes unis », *op. cit.*

⁵⁰⁴ *Ibid.*

⁵⁰⁵ Marc LAVERGNE, « Dubaï, utile ou futile : Portrait d'une ville rêvée à l'heure de la crise », *op. cit.*, p.42

⁵⁰⁶ *Ibid.*

⁵⁰⁷ *Ibid.*

Deuxièmement, les liens militaires avec des rebelles ont régulièrement contrarié la communauté internationale. Particulièrement, les Émirats Arabes Unis qui achètent beaucoup d'armes en provenance de l'Occident. *Amnesty International* avait déjà dénoncé « Les forces armées émiriennes reçoivent des milliards de dollars d'armes provenant de pays occidentaux et d'autres sources, qu'elles ne font que détourner vers des milices au Yémen qui ne sont pas contrôlées et sont connues pour commettre des crimes de guerre »⁵⁰⁸. En 2021, *La Croix* écrivait à la suite de l'achat de 12 hélicoptères et de 80 avions de combat le 3 décembre, que du matériel français se retrouvait toujours sur des théâtres d'opération au Yémen⁵⁰⁹. Cette réexportation de matériel place les régimes occidentaux dans l'embarras entre le besoin de vendre du matériel et les potentielles poursuites judiciaires ou commerciales.

Enfin, ce qui retentit régulièrement dans des affaires liées aux Émirats sont la question des droits humains. Nous l'avons vu précédemment, les conditions de travail dans les Émirats sont très difficiles et très souvent dénoncées. Une enquête du *Guardian* avait révélé que depuis l'attribution de la coupe du monde au Qatar 6'500 travailleurs étrangers avaient trouvé la mort⁵¹⁰. Aussi en mai 2021, un agent de sécurité kényan, Malcom Bidali, dénonçait régulièrement dans un blog les conditions de travail au Qatar⁵¹¹. Il avait alors été emprisonné puis expulsé définitivement lorsque les autorités qataries avaient réussi à l'identifier. Des histoires qui mettent à mal la réputation déjà entachée des Émirats.

D'autant plus que d'autres scandales font écho dans la presse occidentale comme la condamnation par la justice britannique du souverain de Dubaï, devant verser à son ex-sixième femme une somme de 640 millions d'euros à la suite de l'échappée en bateau de cette dernière pour se soustraire aux intimidations⁵¹². Et plus récemment la nomination à la tête d'Interpol d'un général émirati accusé de tortures et d'actes de barbarie a suscité l'ire des médias occidentaux⁵¹³. Ces scandales pourraient devenir un vrai talon d'Achille pour les Émirats, s'il advenait de grosses répercussions. Déjà des revendications étaient formulées sous forme de sifflets lors de l'Assemblée générale du club de football allemand *Bayern Munich* pour la fin d'un partenariat avec *Qatar Airways* à cause des violations des droits humains⁵¹⁴.

7.3 Un microcosme pondéré à l'avenir incertain

Enfin, l'aspect de la sécurité a évolué dans les villes des Émirats. Elles doivent aujourd'hui faire face à de nombreux nouveaux défis qu'elles n'avaient jamais connu à la lumière du premier braquage d'une bijouterie

⁵⁰⁸ AMNESTY INTERNATIONAL, « Yémen. Les Émirats arabes unis fournissent des armes occidentales à des milices sans se soucier des conséquences », 06 février 2019, consulté le 12 janvier 2022 sur <https://www.amnesty.org/fr/latest/news/2019/02/yemen-uae-recklessly-supplying-militias-with-windfall-of-western-arms/>

⁵⁰⁹ Léa RAMSAMY, « Émirats arabes unis : Le « made in France » dans les crimes de guerre au Yémen », in *La Croix*, 15 décembre 2021, consulté le 18 décembre 2021 sur <https://www.la-croix.com/Monde/Emirats-arabes-unis-made-France-crimes-guerre-Yemen-2021-12-15-1201190373>

⁵¹⁰ Pete PATTISSON et Niamh MCINTYRE, « Revealed : 6,500 migrant workers have died in Qatar since World Cup awarded », in *The Guardian*, 23 février 2021, consulté le 22 novembre 2021 sur <https://www.theguardian.com/global-development/2021/feb/23/revealed-migrant-worker-deaths-qatar-fifa-world-cup-2022>

⁵¹¹ Quentin MÜLLER, « Malcom Bidali, emprisonné et expulsé pour avoir dévoilé l'envers du décor qatari », in *Le Temps*, 03 janvier 2022, consulté le 03 janvier 2022 sur <https://www.letemps.ch/sport/malcolm-bidali-emprisonne-expulse-devoile-lenvers-decor-qatari>

⁵¹² Marie BOËDA, « Condamné à Londres, le souverain de Dubaï devra payer 640 millions d'euros pour son divorce », in *Le Parisien*, 22 décembre 2021, consulté le 23 décembre 2021 sur <https://www.leparisien.fr/international/condamne-a-londres-le-souverain-de-dubai-devra-payer-640-millions-deuros-pour-son-divorce-22-12-2021-D3HSP6IP7BFGZAKUCZO634NAKL.php>

⁵¹³ Christophe AYAD, « Le président d'Interpol, le général émirati Al-Raisi, visé par une nouvelle plainte pour torture », in *Le Monde*, 19 janvier 2022, consulté le 20 janvier 2022 sur https://www.lemonde.fr/societe/article/2022/01/19/le-president-d-interpol-le-general-emirati-al-raisi- vise-par-une-nouvelle-plainte-pour-torture_6110030_3224.html

⁵¹⁴ Romain HOUEIX, « Sifflets, huées et chaos au Bayern Munich contre un partenariat avec le Qatar », in *France24*, 26 novembre 2021, consulté le 28 novembre 2021 sur <https://www.france24.com/fr/sports/20211126-sifflets-huées-et-chaos-au-bayern-munich-contre-un-partenariat-avec-le-qatar>

en 2007 à Dubaï notamment⁵¹⁵. Les villes se sont alors équipées de nouveaux systèmes de surveillance et de détection modernisés et ceci toujours dans cette optique de préserver une prospérité⁵¹⁶.

Cependant, les défis sécuritaires ne se résument pas aux potentiels braquages mais peuvent également devenir de l'ordre militaire comme nous l'avions vu précédemment à travers le prisme de la menace iranienne. Mais aussi de groupes rebelles, comme ce fut le cas en janvier 2022 lorsque les Émirats Arabes Unis ont subi une attaque de drones mettant fin aux jours de trois personnes⁵¹⁷. Dès lors, les Émirats se retrouvent dans une position de menace constante alimentée par les Iraniens et les potentielles attaques surprises menées par des groupes paramilitaires imprévisibles.

Ainsi, cette menace militaire ajoutée à une frénésie de consommation et une société qui se divise met certainement à mal la notion de durabilité souhaitée par les Émirats⁵¹⁸.

Conclusion

Les Émirats sont sous la menace constante de plusieurs dangers. La présence militaire occidentale dans le Golfe permet de stabiliser les tensions et de créer un semblant de prospérité. En outre, les liens que les Émirats peuvent avoir avec des conflits armés viennent entacher l'opinion publique occidentale qui pourrait pour les économies émiraties.

8. Les territoires délaissés de la mondialisation : les autres villes du territoire national

Les villes ancrées dans la mondialisation se retrouvent très souvent poussées en dehors de leur économie nationale. En effet, en étant liées à la mondialisation elles ne s'intègrent que très peu dans les réseaux commerciaux nationaux. Ce modèle émirati quitte ainsi le modèle ancien de la ville avec son *hinterland* qui lui fournissait un apport humain et culturel⁵¹⁹. Mais qu'en est-il des autres villes de ces Émirats qui ne sont pas intégrées dans ce monde global et sont mises à l'écart de cet apport économique important. Ne deviendront-elles pas également un poids pour les capitales dans une économie qui sera de plus en plus tournée vers l'étranger et une disparition d'une économie locale dû au manque conséquent de ressources et de matières premières. Enfin, faudra-t-il créer de nouveaux pôles interconnectés dans ces régions désertiques pour répartir une potentielle richesse en devenir.

Conclusion

Le modèle des Émirats dans son essence semble incompatible avec les objectifs de développement durable. Tout d'abord le mode d'expansion détruit ouvertement et continuellement l'environnement des villes mais c'est également la surconsommation qui entache un peu plus la réputation des Émirats. De plus, les critiques liées à la ségrégation sociale deviennent réellement des problématiques auxquelles les monarchies vont devoir répondre. En outre, les différentes crises financières ont peu ou presque pas impacté les engrenages économiques des Émirats. Toutefois, on peut se demander ce qu'il en sera lorsque leur économie sera exclusivement dépendante de la mondialisation. Enfin, une épée de Damoclès s'est peu à peu placée au-dessus des Émirats à cause des affaires médiatiques qui les frappent. Dans un dernier temps, on pourrait se pencher un peu plus sur les disparités entre les villes globales et leurs consœurs nationales.

⁵¹⁵ Philippe BOULANGER, « Les défis géopolitiques d'une nouvelle puissance régionale : Les Émirats arabes unis », *op. cit.*

⁵¹⁶ *Ibid.*

⁵¹⁷ LE MONDE, « Trois morts aux Émirats arabes unis dans une attaque de drones imputée aux rebelles houthistes », in *Le Monde*, 18 janvier 2022, consulté le 18 janvier 2022 sur https://www.lemonde.fr/international/article/2022/01/17/trois-morts-aux-emirats-arabes-unis-dans-une-attaque-de-drones-imputee-aux-rebelles-houthistes_6109854_3210.html

⁵¹⁸ Raymond WOESSNER, « Dubai et Abou Dhabi : la naissance d'un emporium », *op. cit.*

⁵¹⁹ Marc LAVERGNE, « Dubai ou la métropolisation incomplète d'un pôle en relais de l'économie monde », in *Cahiers de la Méditerranée*, 2002, n°64, pp.257-296.

Nous avons vu dans cette partie que les Émirats faisaient face à plusieurs facteurs mettant à mal cette vision du développement durable. D'une part, ils avaient une forte dépendance envers l'étranger notamment pour se nourrir à cause de l'environnement inhospitalier qui est le leur, mais également comportaient une société fragmentée et enfin pourraient à l'avenir subir d'énormes crises économiques avec leur nouveau modèle de diversification de l'économie. Cependant, cette perspective de développement durable se met également en danger par la menace militaire constante qui pèse sur les Émirats.

Nous parlerons dans la partie suivante des solutions qui pourraient être adoptées par les Émirats pour s'assurer une prospérité et une longévité.

Partie III

Émettre une vision nouvelle de la ville émiratie

9. La réorganisation urbaine de la ville de demain : une nécessité climatique

Le modèle de surconsommation émirati est en partie dû au climat inhospitalier du Golfe. Les villes doivent alors faire face à une chaleur qui peut s'avérer extrême lorsqu'elle est additionnée à une humidité élevée. Cette partie vise à proposer un nouveau modèle de ville qui pourrait limiter la dépendance à la consommation énergétique mais également conforter un caractère arabe, cher aux souverains des Émirats.

9.1 Un modèle de ville innovant : l'expansion verticale vers le bas

L'évolution de l'urbanisme des villes des Émirats telle que nous l'avions analysée, est partie d'un anarchisme urbain pour faire face au climat jusqu'à une organisation urbaine occidentalisée. Notre propos ne vise pas à déconstruire activement le modèle actuel mais plutôt de proposer un modèle d'évolution concurrent qui pourrait s'inscrire dans un nouveau développement urbain aux caractéristiques inédites.

Le modèle qui nous intéresse dans ce cas-ci est l'expansion verticale vers le bas. Un modèle que nous allons développer et adapter aux villes des Émirats et leur environnement.

Construire sous terre n'est pas une nouveauté. Cette forme d'expansion existe dans les pays du nord, notamment en Finlande à Helsinki où par exemple une piscine a été construite sous terre⁵²⁰. En effet, cela permet de faire face aux grandes vagues de froid chroniques qui s'installent chaque hiver.

Dans notre cas, ce système servirait à lutter face à la chaleur et le climat humide du Golfe. De plus, ce modèle permettrait de tempérer plus facilement les espaces de vie et de travail. La couche de sable ferait office de surface hermétique grâce à ses propriétés. En effet, le sable dissipe très rapidement la chaleur de la journée et provoque des nuits qui peuvent être très froides⁵²¹. En outre, autant faudra-t-il tempérer la journée dans ce nouveau modèle, autant la géothermie serait de mise face au froid nocturne.

Les connaissances emmagasinées lors de la découverte des hydrocarbures associées aux techniques de forage ont permis de caractériser les couches du sous-sol émirati. La forme architecturale du concept pourrait se décliner de plein de manières différentes selon les formes souhaitées.

Nous avons fait le choix de manière discrétionnaire d'un modèle caricatural s'apparentant à la modélisation en spirale tirée de *L'Inferno* de l'œuvre de Dante, *La Comedia*. C'est-à-dire une sorte de puits avec des strates régulières.

Il convient de discuter des avantages et des inconvénients liés à ce modèle. Premièrement, les déplacements verticaux pourraient être rapides grâce au système des ascenseurs déjà développés pour les hauts gratte-ciels.

Deuxièmement, la température pourrait être régulée et ne nécessiterait pas de consommer une énergie extrême liée à la climatisation. En outre, il faudrait développer une technologie d'aération et de régulation de la température selon les heures de la journée. Par exemple un système d'aération chassant l'air chaud pour le remplacer par un air plus frais.

⁵²⁰ COURRIER INTERNATIONAL, « Scandinavie. Pour vivre heureux, vivons sous terre », in *Courrier International*, 14 avril 2011, Consulté le 23 janvier 2022 sur <https://www.courrierinternational.com/chronique/2011/04/14/pour-vivre-heureux-vivons-sous-terre>

⁵²¹ Delphine BOSSY, « Pourquoi fait-il chaud le jour et froid la nuit dans le désert ? », in *Futura Planète*, 04 juin 2021, Consulté le 15 janvier 2022 sur <https://www.futura-sciences.com/planete/questions-reponses/climatologie-fait-il-chaud-jour-froid-nuit-desert-5952/>

Troisièmement, avoir un climat plus frais permettrait de développer une forme d'agriculture qui ne serait pas contrainte par la chaleur, ni par l'exposition trop forte au soleil. On pourrait alors imaginer un système de puits de lumière atténuant les rayons pour que l'agriculture soit baignée à la lumière naturelle.

Quatrièmement, les circuits de distribution d'eau ou de matériaux ne nécessiteraient pas de pression mais se serviraient uniquement de la gravité terrestre.

Néanmoins, ce modèle ne contient pas que des avantages, il convient également d'exposer les potentiels inconvénients de ce dernier. Premièrement, vivre trop longtemps sous la terre provoquerait des carences en vitamine D. Il faudrait ainsi trouver le juste milieu pour organiser la vie autrement et ne pas déstabiliser le corps humain.

Deuxièmement, l'air chargé de sel provenant de la mer pourrait boucher les aérations d'air avec des amas trop fréquents, cela nécessiterait donc un filtrage de l'air continu.

Troisièmement, un aspect qui n'est pas négligeable et pourrait devenir problématique pour certains individus serait le sentiment d'enfermement.

Quatrièmement, l'évacuation des eaux usées et des déchets deviendrait un enjeu de taille nécessitant des avancées technologiques dans ce sens.

9.2 La valorisation des racines ancestrales : une architecture arabe modernisée

Toutefois, construire en sous-sol ne doit pas devenir l'apanage exclusif d'un modèle futur. Il est également possible de proposer un modèle complémentaire en surface s'inspirant de l'architecture traditionnelle de la région.

L'idée serait de recréer un urbanisme anarchique mais paradoxalement organisé. Cela vise d'une part à remettre en valeur une culture arabe locale et ancestrale et simultanément d'en tirer les aspects positifs. En l'occurrence, créer des zones d'ombre pour tempérer la surface contrairement aux centaines de kilomètres d'asphalte et des éléments des nouveaux immeubles qui conservent la chaleur et peuvent l'augmenter dans certains endroits. Utiliser ce modèle peut également s'avérer intéressant dans le choix des matériaux puisqu'on pourrait dès à présent redévelopper des techniques de constructions locales en limitant les importations et par conséquent le bilan carbone dont nous parlerons plus tard.

Un autre aspect à débattre et qui reste malléable selon les besoins et les envies esthétiques des constructeurs est la hauteur des bâtiments.

Conclusion

Ainsi, nous avons proposé un modèle qui s'apparenterait à être une solution face à l'environnement presque hostile du Golfe. Nous avons listé les aspects bénéfiques que le modèle pourrait avoir sur l'avenir urbain ainsi que sur la population. Cependant, ce modèle comporte également des aspects péjoratifs qu'il conviendrait d'améliorer.

10. L'exode de la ville globale : l'intégration économique d'un territoire plus large

La diversification économique visée par les Émirats comporte des failles qui dépendent fortement de l'étranger et de l'économie globale. Dans cette partie, nous tenterons de mettre en lumière qu'il pourrait s'avérer bénéfique d'intégrer de nouveaux centres urbains dans les Émirats pour étendre la dynamique économique. Dans un second temps, nous chercherons à exprimer l'idée que le développement d'une économie dite locale pourrait se produire.

10.1 L'extension du potentiel d'attractivité économique : de nouveaux centres urbains

L'économie nationale étant principalement tournée vers les principaux centres urbains intégrés dans la mondialisation, dynamiser le territoire devient un aspect primordial dans les visions futures. Il est alors principal de créer une accessibilité efficace entre toutes les zones urbaines pour créer un espace plus vaste et dynamique pour les échanges et le transport de marchandises. Dynamiser le territoire pourrait passer par la création et le développement de nouvelles villes selon le modèle cité précédemment. Un modèle adapté à l'environnement peut ainsi facilement se transposer dans différents espaces plus ou moins difficiles. A noter également, qu'adapter un modèle pareil à des environnements différents permet de dupliquer le modèle avec des formes caractéristiques d'un endroit et de participer indirectement à la création d'une identité urbaine propre et la valorisation d'une culture locale.

Toutefois, il n'est pas envisageable de développer de nouveaux centres économiques sans qu'ils puissent avoir une connectivité optimale. C'est aussi le rôle des nouveaux centres universitaires et technologiques d'adapter de nouveaux modes de mobilité rapides et peu coûteux dans un bilan énergétique et financier.

De plus, sur un aspect purement sécuritaire avoir des centres urbains répartis sur le territoire national en équidistance permet de bloquer toute insurrection mais aussi de lutter efficacement face à un envahisseur selon le livre de David Galula, *Contre-insurrection : théorie et pratique*.

10.2 L'outrepassement des limites du modèle global : une valorisation de l'économie locale

Nous l'avons vu précédemment, le modèle émirati a traversé les crises du XXe siècle grâce à l'économie pétrolière. La volonté de diversification économique de ces villes peut devenir une faiblesse dans le futur lorsque de nouvelles crises surviendront. Dans cette partie nous chercherons à proposer une revalorisation de la diversification économique. Non pas en clivant le développement du modèle mais en proposant des idées additionnelles de diversification économique. Premièrement, il conviendrait d'optimiser tous les déchets en les réutilisant. Par exemple, le sel rejeté dans la mer par le processus de désalinisation pourrait être traité puis adapter la consommation culinaire et deviendrait une autre possibilité commerciale additionnelle. De plus, les déchets organiques de la société pourraient également être réutilisés en biomasse et devenir une source d'énergie complémentaire.

Deuxièmement, le développement d'un modèle de ville souterraine pourrait attirer les ingénieurs, investisseurs et les développeurs et mènerait à une attractivité vers les écoles et les universités traitant de ce modèle. Les Émirats deviendraient source de savoir et de développement.

Enfin, supprimer la diversification économique n'est pas à l'ordre du jour, mais conserver les avantages fiscaux se heurtera un jour à la nécessité d'imposer des citoyens dont nous parlerons plus tard.

Conclusion

Dans cette partie nous avons cherché à discuter de la possibilité de l'intégration de nouveaux centres urbains dans les Émirats selon le modèle urbain inédit que nous avons évoqué précédemment. Ainsi, il serait complexe de dynamiser le territoire sans un modèle urbain pouvant s'intégrer dans un territoire aride et sec. De plus, ce modèle créerait sans nul doute des avancées technologiques majeures qui attireraient des investissements et des centres d'études qui seraient bénéfiques aux Émirats.

11. Une réelle dynamique de réponses aux questions environnementales

La question environnementale est centrale pour les Émirats. Déjà parce qu'une hausse des températures ne pourrait jamais assurer la pérennité de ces villes mais également parce qu'elles sont actuellement au centre des débats par rapport à leurs consommations et leurs émissions excessives. Ainsi, voir le futur sur un plus large panel nécessite la détention d'une balance optimale entre la consommation et la production.

11.1 Une réponse centrale à la cause environnementale : une meilleure consommation

Le fait de mieux consommer est devenu une action centrale dans les sociétés occidentales et se transfère peu à peu dans les mentalités des dirigeants d'autres pays. Nous l'avons vu encore précédemment que la consommation dans les Émirats est vouée à l'outrance et la démesure. Dans cette partie nous allons tenter de montrer que d'autres modes de consommation sont possibles pour ces villes.

Tout d'abord, il convient d'aborder la consommation d'énergie qui est considérable à cause de la chaleur. Les habitants utilisent la climatisation à outrance dans toutes ses variantes. Dès lors, en parallèle avec la première partie, un retour à une forme d'urbanisation ancestrale vouée à lutter face à la chaleur s'inscrirait dans cette dimension de limitation de la consommation énergétique tournée vers la climatisation naturelle et la géothermie. En outre, cela sous-entendrait également de fermer les centres à la consommation excessive comme le complexe de sports d'hiver à Dubaï. D'une part, par sa consommation énergivore mais également pour la santé des habitants, les différences majeures de température et leurs effets sur le corps humain.

Enfin, mieux consommer permet également de moins produire et par transfert, surtout de produire mieux. Les champs de panneaux solaires aujourd'hui ne représentent rien dans la consommation totale énergétique mais que représenteront-ils demain si la consommation est revue à la baisse ? De plus, le développement de nouvelles formes de production énergétique viendra compléter la balance qui devrait tendre vers le négatif.

11.2 La production et la mobilité : deux enjeux cruciaux du monde de demain

Les nouvelles formes de production énergétique se développent au fur et à mesure dans les sociétés développées qui y investissent. Il convient alors de développer des sources d'énergie qui soient adaptées à l'environnement des villes. Cependant, comme nous l'avions évoqué précédemment il est nécessaire que la balance tende vers le négatif pour que cette dynamique soit vraiment efficace. Ainsi, le développement de nouvelles méthodes de production dépend presque uniquement de la consommation.

Outre les panneaux solaires qui captent le soleil dense de la région, il peut devenir intéressant de développer de potentielles éoliennes dans des territoires au vent élevé. Il paraît évident que le vent soit présent en quantité, relativement aux amas de sable qui se déplacent continuellement. Capturer cette source d'énergie qui n'est pas forcément continue peut devenir un facteur additionnel dans la production mais pas central. En outre, les courants marins peuvent également devenir une source viable. Toutefois, le flux de navires conséquent dans le Golfe ou sur les côtes donnant sur l'Océan doit être un facteur pris en considération.

Finalement, les méthodes futures de production d'énergie se basent sur le développement technique et ce facteur devient indispensable, il convient alors pour les Émirats d'attirer et de créer des ingénieurs pour développer ces techniques et assurer une forme de pérennité énergétique et environnementale.

Conclusion

Nous avons vu dans cette partie que la consommation était un aspect central dans les questions environnementales. Outre la sensibilisation de la population, la consommation énergétique à outrance doit également trouver un terme dans les infrastructures les plus énergivores comme la piste de ski de Dubaï. Dès lors, une meilleure consommation permettrait de se tourner plus aisément vers une production plus verte et renouvelable et enfin d'équilibrer la balance production et consommation.

12. Une future vision sociale : le renouveau de l'identité émiratie

La société émiratie s'est quelque part figée dans le temps, souhaitant conserver de nombreux aspects conservateurs qui ne vont pas de mise avec l'état actuel des villes ni de leur futur. Cette partie veut proposer deux visions complémentaires sur l'avenir social des Émirats. D'une part elle vise à montrer que naturaliser sa population peut s'avérer être une excellente réponse sociale et de l'autre une nouvelle forme d'État pourrait poser les bases d'une nouvelle puissance régionale.

12.1 L'émergence d'un nouveau peuple : l'intégration durable de nouveaux citoyens

Revoir le modèle sociétal émirati devient inévitable dans une société qui comprend plus de 80% d'étrangers. La très faible proportion de citoyens est un avantage pour les pouvoirs centraux qui n'ont pas à financer la vie de plusieurs centaines de milliers d'autres habitants. Cependant, cela donne une société très hétérogène de plus en plus dépourvue d'une forme soudée qui pourrait devenir problématique face aux voisins belligérants. Qu'advierait-il si un conflit armé éclatait, les villes se videraient-elles de leur population étrangère à l'image de Kaboul lors du retour des talibans sur la capitale en 2021 ? Que fera le nombre si faible de citoyens pour subsister et faire marcher la ville et assurer en partie la défense ? Ces questionnements sont lourds de sens mais centraux dans notre argumentation. Dès lors, premièrement il faudrait recréer une identité émiratie qui ne se baserait pas uniquement sur les ascendances héréditaires mais plutôt sur l'attachement et l'inscription dans la société. Nous l'avons vu, le Bahreïn a par exemple naturalisé des habitants mais d'autres Émirats sont beaucoup plus récalcitrants comme Abu Dhabi. Deuxièmement, il faudrait valoriser un sentiment d'appartenance et changer les mentalités sur les origines sociales et étrangères. Et surtout en conséquence, revoir les organisations résidentielles qui sont trop sectaires et brouillent la mixité sociale. Finalement, toutes ces démarches devraient s'inscrire dans une dynamique de fidéliser la population et l'inscrire dans sa société pour faire des individus qui soient fiers d'être Émiratis sans l'importance de leurs origines.

12.2 Une vision fédératrice des Émirats : un nouvel État des Émirats arabes unis

En finalité, il conviendrait également de revoir le système étatique des Émirats. Les divergences d'opinions de la fin des années soixante méritent d'être revues. Il conviendrait peut-être de créer une nouvelle puissance régionale, avec un territoire plus vaste et d'intégrer le Qatar et le Bahreïn dans ce nouvel État fédéral. Dans cet ordre politique, il faudrait sûrement revoir le fédéralisme et l'adapter aux deux nouveaux membres, c'est-à-dire revoir le système d'attribution de la gouvernance axée sur Abu Dhabi et Dubaï. En l'occurrence adapter un système politique avec les modes de gouvernance ancestraux qui font part de l'identité locale. En outre, un enjeu complémentaire est la promotion de la démocratie. Les affaires relatives aux droits humains ont entaché l'image des Émirats mais ces derniers pourraient en tirer profit en transformant les comportements et les mentalités. Dès lors, la promotion d'un nouvel État doit se jouer sur la délimitation des pouvoirs axée sur une démocratie et sur l'intégration de ses territoires dans la visée et la dynamique nationale.

Conclusion

Nous avons vu que le modèle émirati connaissait des limites dans son essence. Nous avons donc proposé d'intégrer de nouveaux citoyens qui ont finalement plus de liens avec les Émirats qu'avec le pays d'origine de leurs parents et même parfois de leurs ancêtres. Ce facteur humain pourrait s'avérer bénéfique dans le futur en fidélisant sa population sur le long terme. Enfin, nous avons souligné le fait qu'il faudrait également dépasser les désaccords pour créer un État plus vaste comprenant tous les Émirats. Un nouveau pays qui pourrait permettre de stabiliser un modèle économique et social pour tous les Émirats.

13. Les enjeux sécuritaires de demain : l'établissement d'un cadre sécuritaire avancé

Les Émirats font face à plusieurs menaces d'ordre sécuritaire, que ce soit à l'Est par le Royaume d'Arabie Saoudite ou à l'Ouest par la République islamique d'Iran. Les présences militaires occidentales sont un atout majeur pour la sécurité de ces derniers, cependant il convient de se demander si les occidentaux accepteront de rester indéfiniment. C'est dans cette démarche que nous tenterons de proposer dans cette dernière partie des idées pour garantir une sécurité nationale.

13.1 Fédérer la population pour garantir une sécurité nationale

Dans la partie précédente nous avons parlé de la création d'un nouvel État réunissant tous les Émirats. Notre argumentation va se baser sur ce modèle-ci et sur l'exploitation des ressources humaines et en l'occurrence la jeunesse. En effet, en intégrant de nouveaux citoyens dans la création d'un État et en

inversant la tendance minoritaire du nombre de nationaux. Cette jeunesse née au pays pourrait devenir un atout dans la lutte sécuritaire.

Premièrement, l'intégration de la jeunesse dans la construction nationale est primordiale pour le futur d'un État. Et cela commence par la formation de cette dernière dans des écoles étatiques et les universités sans oublier les apprentissages des métiers manuels. Dès lors, les préoccupations nationales deviendraient partagées dans toutes les strates de la population.

Deuxièmement, il convient de prendre le modèle israélien là où le service militaire est obligatoire pour tous les citoyens⁵²². Le choix du parallélisme se base sur le fait qu'Israël est aussi entourée de voisins hostiles. Il n'est pas question d'imposer un service militaire de 3 ans à tous les citoyens émiratis mais de parler de la création de ce dernier pour former les citoyens à la réponse face à une menace potentielle.

Finalement, une identité revalorisée du citoyen additionnée à une capacité de mobilisation forte face aux menaces peut devenir une arme de dissuasion efficace pour contrer les visées expansionnistes ou vengeresses de ses voisins.

13.2 L'adoption d'une stratégie novatrice de politique internationale

Cependant, adopter de nouvelles mesures pour la population ne peut pas s'envisager sans une nouvelle stratégie de politique internationale. La place des Émirats dans les conflits armés n'est pas ignorée par la communauté internationale. Une nouvelle stratégie pourrait s'avérer être la neutralité additionnée à la dissuasion dont nous parlions précédemment. Dissuasion qui peut se compléter également par le maintien de la présence militaire occidentale ayant la force de dissuasion nucléaire. Toutefois, il faut également rajouter des garanties qui se trouvent dans le refus de participer à des conflits armés directement ou indirectement. En outre, tout un arsenal pourrait se conserver dans la défense présente active des frontières terrestres et maritimes. Sans oublier la capacité de projection pour défendre le Bahreïn et le Qatar qui seraient éloignés du territoire principal. Une stratégie qui pourrait s'avérer efficace dans les liens avec l'État d'Israël dont le territoire est le plus proche. Néanmoins, cela demanderait un changement durable de la mentalité de tous les Émirats.

Conclusion

Dans cette troisième partie, nous avons proposé un modèle novateur de format urbain qui à terme pourrait apporter des aspects bénéfiques aux Émirats. Premièrement, la possibilité de faire face à un climat toujours plus chaud et qui pourrait s'augmenter au fil des ans. Deuxièmement, il pourrait stimuler l'économie nationale et locale en attirant les investisseurs et les centres de recherche étrangers. Troisièmement, la consommation se réduirait fortement et permettrait de mieux produire et plus durablement. Enfin, nous avons également traité de l'aspect social des Émirats et avons proposé l'évolution de l'accès à la citoyenneté pour créer une population fidèle et stimuler un sentiment de cohésion nationale. En outre, une population assumée apporterait une contribution sécuritaire non-négligeable aux Émirats face aux menaces militaires limitrophes.

⁵²² Gérald ROUX, « C'est comment ailleurs ? le service militaire en Israël », in *Franceinfo*, 14 février 2018, consulté le 17 janvier 2022 sur https://www.francetvinfo.fr/replay-radio/c-est-comment-ailleurs/c-est-comment-ailleurs-le-service-militaire-en-israel_2586746.html

Conclusion

En exorde du document, nous nous étions interrogés sur la peine qu'avaient les villes globales des Émirats à s'inscrire dans une dynamique de développement durable. Cette interrogation faisait suite aux différents questionnements que nous avons soulevés. Notre analyse a donc cherché ostensiblement à répondre à ces questionnements et surtout à notre interrogation principale. Notre analyse s'est alors articulée en trois temps. Dans un premier temps, nous avons montré l'urbanisme évolutif des villes des Émirats et leur intégration croissante dans la mondialisation. Puis dans un second temps nous avons montré les failles du modèle émirati. Enfin, dans un dernier temps nous avons proposé des alternatives pour tenter de répondre aux limites du modèle émirati.

Il convient donc à travers nos recherches d'apporter une réponse selon les trois principaux critères du développement durable, économique, environnemental et social.

Les Émirats ont développé de manière croissante et chacun leur tour une accessibilité territoriale tournée vers le monde. Ce cadre a permis par la suite l'établissement d'une économie diversifiée des hydrocarbures qui a été dynamisée par deux vecteurs. D'une part la création d'un cadre attractif pour les investissements locaux, notamment par l'inauguration des zones franches. Un système comportant des avantages fiscaux et financiers mais également une situation géographique avantageuse. Les zones franches se sont avérées efficaces grâce à l'arrivée significative de multinationales étrangères. Enfin, les villes des Émirats ont opéré un système de *branding* initié en direction du monde. De l'autre, les villes se sont dotées d'infrastructures modernes, parfois aux rappels culturels ancestraux pour chercher une image de marque à exporter. Un cadre attractif dans lequel tout devient possible et qui vise à attirer les touristes et les investisseurs. D'un autre côté, les investissements à l'étranger comme le sponsoring a contribué à l'exportation de l'image des villes, notamment les partenariats sportifs.

Toutefois, ce modèle global a démontré ses failles lors des crises financières qui se sont succédé dès le XXe siècle. Des villes comme Dubaï se sont retrouvées à l'arrêt, ce qui laissait transparaître les limites du modèle aux Émirats. C'était Abu Dhabi qui était venue en aide à sa voisine. Néanmoins, sans les hydrocarbures on serait en droit de se demander quelle en aurait été l'issue.

Enfin, nous avons proposé de redynamiser le territoire avec de nouvelles activités économiques qui ne seraient pas exclusivement liées à l'économie globale.

Le climat du Golfe a fortement impacté l'urbanisme des villes du Golfe. L'arrivée des hydrocarbures a permis le développement conséquent de nouvelles infrastructures qui ont changé à tout jamais le territoire émirati. En outre, la chaleur a été apprivoisée par les climatiseurs surreprésentés dans le Golfe.

Toutefois, la surconsommation énergétique additionnée à l'emploi constant d'un véhicule privé a ostensiblement montré les émissions astronomiques des villes. L'expansion urbaine a aussi détruit une partie de la faune et de la flore. Et la forte demande d'eau a engendré des rejets considérables de sel dans les eaux du Golfe, créant des perturbations sur l'environnement aquatique. Alors, le développement durable selon le critère environnemental montrait ses limites aux Émirats.

Enfin, nous avons proposé de sensibiliser les habitants et de les faire vivre dans un modèle permettant de limiter la surconsommation. Un vecteur qui permettrait d'intégrer une part plus importante des énergies renouvelables.

Finalement, la réponse sociale est de loin la plus importante. Les Émirats ont proposé un cadre attractif pour les citoyens occidentaux en faisant émerger de terre des infrastructures de loisirs et un cadre très occidentalisé. Le modèle social émirati a fait ressortir deux types de ségrégation. D'une part une ségrégation des nationaux vis-à-vis des étrangers, notamment les avantages privilégiés des nationaux en comparaison au cas précaire des travailleurs étrangers. De l'autre, une ségrégation entre les étrangers avec la valorisation des

occidentaux dans des quartiers confortables, en opposition aux étrangers majoritairement asiatiques qui se retrouvent dans des camps qui frôlent les conditions inhumaines. Toutefois, ces conditions se retrouvent souvent dans les pages des médias occidentaux qui relèvent tous les caractères dégradants que subissent certains travailleurs.

Enfin, nous avons proposé de fidéliser la population afin de recréer une identité émiratie propre qui pourrait à terme apporter des avantages certains pour le futur des Émirats.

Pour conclure, l'avenir des Émirats passe certainement par une révision de leur système social et l'amélioration de leurs activités économiques, mais surtout par la réduction vitale de leur consommation énergétique.

A la lumière de notre travail, le cas saoudien peut s'apparenter sous certains aspects aux défis auxquels font face les Émirats. Dans cette optique, il serait intéressant d'analyser les stratégies politiques de développement durable saoudiennes à travers notamment ses projets futuristes dont la construction de la ville NEOM⁵²³. Une ville sous le concept de la *smart city* théorisée dans les années nonante et qui devrait faire 250 fois la surface de la ville de Paris et qui s'inscrirait donc dans la stratégie de diversification économique, vision 2030⁵²⁴. Toutefois, le projet fait déjà face à deux enjeux, d'une part son coût faramineux d'environ 500 milliards de dollars et de l'autre sa localisation qui devrait le faire émerger du désert⁵²⁵.

⁵²³ Sébastien POMMIER, « La ville réinventée : les projets démesurés des bâtisseurs du futur », in *L'Express*, 03 août 2021, consulté le 18 octobre 2021 sur https://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/la-ville-reinventee-les-projets-demesures-des-batisseurs-du-futur_2155423.html

⁵²⁴ *Ibid.*

⁵²⁵ *Ibid.*

Bibliographie

ABU DHABI PORTS, « Free Ports », 2021, consulté le 03 janvier 2022 sur <https://www.adports.ae/core-business/ports-terminals/ports/free-port/>

ABU DHABI GOVERNMENT, « Absolute Minimum Air Temperature by Month and year in Abu Dhabi Region », 2021, consulté le 01 janvier 2022 sur <https://data.abudhabi/dataset/air-temperature-month-and-year-abu-dhabi-emirate/resource/3398b1e6-188b-4fd6-a255>

ABU DHABI INVESTMENT AUTHORITY, « Investments », consulté le 21 décembre 2021 sur <https://www.adia.ae/en/investments>

ABU DHABI SPORTS COUNCIL, « Events », 2021, consulté le 23 décembre 2021 sur <https://www.adsc.ae/en/events/>

AFP, « Accueil mitigé pour le nouveau week-end du samedi au dimanche », in *Le Matin.ch*, 07 janvier 2022, consulté le 09 janvier 2022 sur <https://www.lematin.ch/story/accueil-mitige-pour-le-nouveau-week-end-du-samedi-au-dimanche-824151833079>

AFP, « Le Bahreïn entre au capital du Paris FC ... qui vise la L1 d'ici peu », in *Le Figaro*, 2020, consulté le 19 décembre 2021 sur <https://www.lefigaro.fr/sports/football/ligue-2/actualites/le-bahreïn-entre-au-capital-du-paris-fc-1008892>

AÏSSA TOUAZI, François, « Les fonds souverains du Golfe », in *Fondation pour la recherche stratégique. Observatoire du monde arabo-musulman et du Sahel*, 2019, consulté le 15 novembre 2021 sur <https://www.frstrategie.org/sites/default/files/documents/programmes/observatoire-du-monde-arabo-musulman-et-du-sahel/publications/201912.pdf>

AÏT KACIMI, Nessim, « Les fonds souverains s'essayent à la « diplomatie du football » », in *Les Echos*, 23 juin 2016, consulté le 30 novembre 2021 sur <https://www.lesechos.fr/2016/06/les-fonds-souverains-sessayent-a-la-diplomatie-du-football-229727>

ALLAWI, Hannah, « Phases of development: A Cultural, Societal and Environmental Overview of Abu Dhabi's Urban Morphology », in *GSTF Journal of Engineering Technology (JET)*, 2017, Vol.4, n°2.

AL-GATHAM, Wafa, *The village and the City: A Diagnostic Study of the Spatial Embedding Patterns in Villages Absorbed by Cities in Babrain*, UCL, London, UCL; The Bartlett School of Graduate Studies, 2009, consulté le 10 octobre 2021 sur <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/17439/1/17439.pdf>

AL-KHELAÏFI, Nasser et Boniface, Pascal, « La stratégie du Qatar dans le domaine du sport », in *Revue internationale et stratégique*, 2014, Vol. 94, pp. 103-109, consulté sur <https://www.cairn.info/revue-internationale-et-strategique-2014-2-page-103.htm>

AL-MOHANNADI, Asmaa Saleh et FURLAN, Raffaello, « The practice of city planning and design in the gulf region: the case of Abu Dhabi, Doha and Manama », in *International Journal of Architectural Research Archnet-IJAR*, août 2018, Vol. 12, pp. 126-145.

AMNESTY INTERNATIONAL, « Yémen. Les Émirats arabes unis fournissent des armes occidentales à des milices sans se soucier des conséquences », 06 février 2019, consulté le 12 janvier 2022 sur <https://www.amnesty.org/fr/latest/news/2019/02/yemen-uae-recklessly-supplying-militias-with-windfall-of-western-arms/>

ANKLISS, Lenah, UNAL, Yagmur et ALSHURAF, Yasmin, « Past Urbanization in Abu Dhabi », in *Storymaps*, 2020, consulté le 18 septembre 2021 sur <https://storymaps.arcgis.com/stories/1555ca42ffac46978a047f5a1737a744>

ASSOCIATED PRESS, « Dubaï s'apprête à accueillir le plus grand aéroport du monde », in *La Presse*, 08 septembre 2014, consulté le 5 janvier 2022 sur <https://www.lapresse.ca/voyage/destinations/asiе/emirats-arabes-unis/201409/08/01-4798192-dubai-sapprete-a-accueillir-le-plus-grand-aeroport-du-monde.php>

AYAD, Christophe, « Le président d'Interpol, le général émirati Al-Raisi, visé par une nouvelle plainte pour torture », in *Le Monde*, 19 janvier 2022, consulté le 20 janvier 2022 sur https://www.lemonde.fr/societe/article/2022/01/19/le-president-d-interpol-le-general-emirati-al-raisi-vise-par-une-nouvelle-plainte-pour-torture_6110030_3224.html

BAHRAIN AIRPORT COMPANY, « Bahrain International Airport », consulté le 10 janvier 2022 sur <https://www.bahrainairport.bh/corporate/bahrain-international-airport>

BAHRAIN INTERNATIONAL INVESTMENT PARK, « About us », 2019, consulté le 15 décembre 2021 sur <https://www.biip.com.bh>

BAHRAIN MUMTALAKAT HOLDING COMPANY, « Investments », 2022, consulté le 02 janvier 2022 sur <https://mumtalakat.bh>

BAHRAIN MUMTALAKAT HOLDING COMPANY, « Our Story », 2022, consulté le 02 janvier 2022 sur <https://mumtalakat.bh/our-story/>

BAHRAIN MUMTALAKAT HOLDING COMPANY, « Where we are », 2022, consulté le 2 décembre 2021 sur <https://mumtalakat.bh>

BILLEBAULT, Alexis, « Football : Le Qatar, champion d'Asie grâce à ses talents issus d'Afrique », *Le Monde*, 09 février 2019, consulté le 10 janvier 2022 sur https://www.lemonde.fr/afrique/article/2019/02/09/football-le-qatar-champion-d-asie-grace-a-ses-talents-issus-d-afrique_5421395_3212.html

BONNEFOY, Laurent, « Pandémie et Etats dans la péninsule arabique : Premiers jalons réflexifs », in *SciencesPo Centre de recherches internationales*, 04 juin 2020, consulté le 3 janvier 2022 sur <https://www.sciencespo.fr/cei/fr/content/pandemie-et-etats-dans-la-peninsule-arabique-premiers-jalons-reflexifs#top>

BOSSY, Delphine, « Pourquoi fait-il chaud le jour et froid la nuit dans le désert ? », in *Futura Planète*, 04 juin 2021, Consulté le 15 janvier 2022 sur <https://www.futura-sciences.com/planete/questions-reponses/climatologie-fait-il-chaud-jour-froid-nuit-desert-5952/>

BOURGEY, André, « L'histoire des Émirats arabes du Golfe », in *Hérodote*, 2009, n°133, pp. 92-99. <https://www.cairn.info/revue-herodote-2009-2-page-92.htm>

BOULANGER, Philippe, « Les défis géopolitiques d'une nouvelle puissance régionale : Les Émirats arabes unis », in *Hérodote*, 2009, n°133, pp.58-91. <https://www.cairn.info/revue-herodote-2009-2-page-58.htm>

BOURGEY, André et LOUËR, Laurence, « Bahreïn », in *Encyclopædia Universalis*, consulté le 22 janvier 2022 sur <https://www.universalis.fr/encyclopedie/bahreïn/3-evolutions-socio-economiques/>

BOËDA, Marie, « Condamné à Londres, le souverain de Dubaï devra payer 640 millions d'euros pour son divorce », in *Le Parisien*, 22 décembre 2021, consulté le 23 décembre 2021 sur <https://www.leparisien.fr/international/condamne-a-londres-le-souverain-de-dubai-devra-payer-640-millions-deuros-pour-son-divorce-22-12-2021-D3HSP6IP7BFGZAKUCZO634NAKI.php>

BRUSLE, Tristan, « Loger pour exclure. Le camp de travailleurs, dispositif central d'un système de domination des migrants à bas revenus dans le Golfe arabe (exemples au Qatar) », in CLERVAL, Anne, FLEURY, Antoine, REBOTIER, Julien (et al.), *Espaces et rapports de domination*, 2015, OpenEdition, pp. 273-284, consulté sur <https://books.openedition.org/pur/59420?lang=fr>

BUREAU DE LA COMMUNICATION DU GOUVERNEMENT, « Le Sport au Qatar », 2022, consulté le 03 janvier 2022 sur <https://www.gco.gov.qa/fr/focus/journee-nationale-du-sport/>

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY, « Bahrain », in *The World Factbook*, 2022, consulté le 15 janvier 2022 sur <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/bahrain/#people-and-society>

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY, « Qatar », in *The World Factbook*, 2022, consulté le 15 janvier 2022 sur <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/qatar/#people-and-society>

CENTRE NATIONAL DE RESSOURCES TEXTUELLES ET LEXICALES, « Émir », 2012, consulté le 22 janvier 2022 sur <https://cnrtl.fr/définition/ÉMIR>

CHAIGNE-LOUDIN, Anne-Lucie, « Émirats Arabes Unis », in *Les Clés du Moyen-Orient*, 01 février 2010, consulté le 12 décembre 2021 sur <https://www.lesclesdumoyenorient.com/Emirats-Arabes-Unis.html>

CITY FOOTBALL GROUP, « Our Clubs », 2019, consulté le 14 janvier 2022 sur <https://www.cityfootballgroup.com/our-clubs/>

CITY FOOTBALL GROUP, « Our Story », 2019, consulté le 14 janvier 2022 sur <https://www.cityfootballgroup.com/our-story/>

CLIMATE WATCH, « United Arab Emirates », 2022, consulté le 20 janvier 2022 sur https://www.climatewatchdata.org/countries/ARE?end_year=2018&start_year=1990

COMPAIN, Frédéric, « Émirats, les mirages de la puissance [Film] », in *ARTE France*, Artline Films, TV5 Monde, RTS, 2M Maroc, 2014, https://boutique.arte.tv/detail/emirats_mirages_puissance_serie

COSQUER, Claire, « La production d'un entre-soi expatrié à Abu Dhabi », in *Métropolitiques*, 2020, consulté le 25 janvier 2022 sur <https://metropolitiques.eu/La-production-d-un-entre-soi-expatrie-a-Abu-Dhabi.html>

COURRIER INTERNATIONAL, « Citoyenneté. Les Émirats arabes unis vont naturaliser des résidents étrangers », in *Courrier International*, 01 février 2021, consulté le 23 janvier 2022 sur <https://www.courrierinternational.com/article/citoyennete-les-emirats-arabes-unis-vont-naturaliser-des-residents-etrangers>

COURRIER INTERNATIONAL, « Scandinavie. Pour vivre heureux, vivons sous terre », in *Courrier International*, 14 avril 2011, Consulté le 23 janvier 2022 sur <https://www.courrierinternational.com/chronique/2011/04/14/pour-vivre-heureux-vivons-sous-terre>

DAZI-HENI, Fatiha, « La résilience des monarchies du Golfe dans un monde arabe en plein tumulte », in *Pouvoirs*, 2015, n°152, pp.25-42. <https://www.cairn.info/revue-pouvoirs-2015-1-page-25.htm>

DEPARTMENT OF ECONOMY AND TOURISM, « Dubai Calendar », 2022, consulté le 12 novembre 2021 sur https://www.visitdubai.com/en/whats-on/dubai-events-calendar?tags=Leisure+events&gclid=CjwKCAiA_omPBhBBEiwAcg7smQ4_vprUpnG5gOGyQwMj3RfF1jvyOVHZc4LwFgVg3CX8Ne0aZXGZyxoCrgoQAvD_BwE&gclidsrc=aw.ds&category=Sports

DIRECTION GÉNÉRALE DU TRÉSOR, *Qatar Situation économique*, Ministère français de l'économie, des finances et de la relance, 25 mai 2021, consulté le 26 janvier 2022 sur <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/QA/situation-economique>

DUBAI STATISTICS CENTER, « Mean Temperature – Emirate of Dubai », Government of Dubai, 2021, consulté sur <https://www.dsc.gov.ae/Report/متوسط%20درجات%20الحرارة%20بالشهر%20-%20الثلث%20الربع%202021.pdf>

LES ECHOS, « Le Qatar offre un statut de « résident permanent » aux expats les plus méritants », in *Les Echos*, 22 septembre 2018, consulté le 25 janvier 2022 sur <https://www.lesechos.fr/monde/afrique-moyen-orient/le-qatar-offre-un-statut-de-resident-permanent-aux-expats-les-plus-meritants-139709>

L'EFFET PAPILLON, « Dubaï : La « Star Ac » des camps de Travailleurs – l'Effet Papillon », in *Youtube*, 05 août 2020, consulté sur <https://www.youtube.com/watch?v=QYjLKIL3DN4>

ELSHESHTAWY, Yasser, *The Evolving Arab City: Tradition, Modernity and Urban Development*, Abingdon, Routledge, 2008.

THE EMIRATES GROUP, « Notre flotte », 2022, consulté le 14 janvier 2022 sur <https://www.emirates.com/ch/french/experience/our-fleet/>

ETIHAD AIRWAYS, « Notre flotte », 2020, consulté le 14 janvier 2022 sur <https://www.etihad.com/fr-ch/fly-etihad/our-fleet>

THE EMIRATES GROUP, « Sponsorships », 2022, consulté le 14 janvier 2022 sur <https://www.emirates.com/english/about-us/our-communities/sponsorship/>

ETIHAD AIRWAYS, « Sports Internationaux », 2020, consulté le 14 janvier 2022 sur <https://www.etihad.com/fr-ch/corporate-profile/our-sponsorship/sport>

EUROCORR, « Qatar Free Zones Authority », consulté le 14 décembre 2021 sur https://eurocorr.org/Start/_/QFZA-EUROCORA2019.pdf

EURONEWS, « Aux Émirats Arabes Unis, le développement d'une alimentation durable fait son chemin », in *Euronews*, 25 septembre 2020, consulté le 27 décembre 2021 sur <https://fr.euronews.com/voyages/2020/04/08/aux-emirats-arabes-unis-le-developpement-d-une-alimentation-durable-fait-son-chemin>

FIFA, « Coupe du monde de la Fifa, Qatar2022 », in *Fédération Internationale de Football Association*, consulté le 25 octobre 2021 sur <https://www.fifa.com/fr/tournaments/mens/worldcup/qatar2022>

FLIGHTRADAR24, 2022, <https://www.flightradar24.com/>

GENERAL SECRETARIAT FOR DEVELOPMENT PLANNING, « Qatar National Vision 2030 », 2008, <https://www.gco.gov.qa/wp-content/uploads/2016/09/GCO-QNV-English.pdf>

GÉOCONFLUENCES, « Environnement, environnements », septembre 2020, consulté le 14 janvier 2022 sur <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/environnement>

GÉOCONFLUENCES, « Gentrification », 2022, consulté le 26 janvier 2022 sur <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/gentrification>

GOVERNMENT OF DUBAI, « Population by Gender – Emirate of Dubai », in *Dubai Statistic Centre*, pdf.

GOVERNMENT OF DUBAI, « Number of Population Estimated by Nationality – Emirate of Dubai (2015-2017) », in *Dubai Statistic Centre*, pdf.

GOVERNMENT OF DUBAI, « Number of Population Estimated by Nationality – Emirate of Dubai (2018-2020) », in *Dubai Statistic Centre*, pdf.

GRENIER, Christophe, « De la géographie de la mondialisation à la mondialisation géographique », in *Annales de géographie*, 2019, n°726, pp. 56-80. <https://www.cairn.info/revue-annaes-de-geographie-2019-2-page-58.htm?contenu=article>

GROUPE LANG & ASSOCIÉS, « Comment protéger sa voiture en bord de mer en été », 09 juillet 2021, consulté le 15 janvier 2022 sur <https://www.groupelang.fr/articles/comment-protoger-sa-voiture-en-bord-de-mer-en-ete>

GULF AIR, « A propos de Gulf Air », 2022, consulté le 02 janvier 2022 sur <https://www.gulfair.com/about-gulf-air/a-propos-de-gulf-air>

GULF AIR, « CSR & Sponsorship 2015 report » 2015, <https://www.gulfair.com/sites/default/files/Sponsorship%20and%20CSR%202015%20Report.pdf>

GULF AIR, « Nos Avions », 2022, consulté le 02 janvier 2022 sur <https://www.gulfair.com/on-board/nos-avions>

HACHE, Emmanuel, « L'OPEP peut-elle survivre dans un monde d'abondance pétrolière ? », in *Revue internationale et stratégique*, 2016, n°104, pp.59-68. <https://www.cairn.info/revue-internationale-et-strategique-2016-4-page-59.htm>

HAMAD INTERNATIONAL AIRPORT, « Our Story », 2022, consulté le 10 janvier 2022 sur <https://dohahamadairport.com/about-us/our-story>

HEALY CONSULTANTS, « Bahrain Free zones (FZ) in 2022 », consulté le 05 janvier 2022 sur <https://www.healyconsultants.com/bahrain-company-registration/free-zones/>

HIDDINGA, Patrice et STALLA-BOURDILLON, Christophe, « Les fonds souverains : menace ou opportunité ? », in *Le journal de l'école de Paris du Management*, 2009, n°78, pp.17-26. <https://www.cairn.info/revue-le-journal-de-l-ecole-de-paris-du-management-2009-4-page-17.htm>

HOUEIX, Romain, « Sifflets, huées et chaos au Bayern Munich contre un partenariat avec le Qatar », in *France24*, 26 novembre 2021, consulté le 28 novembre 2021 sur <https://www.france24.com/fr/sports/20211126-sifflets-huées-et-chaos-au-bayern-munich-contre-un-partenariat-avec-le-qatar>

HURET, Alexis « Climatisation à Dubaï : le danger n'est pas toujours visible », in *Dubaimadame.com*, 07 décembre 2010, Consulté le 17 janvier 2022 sur <https://www.dubaimadame.com/vivre-au-quotidien/administratif-1/climatisation-a-dubai-le-danger-n-est-pas-toujours-visible>

INSTITUT DES RESSOURCES MONDIALES, *Ressources mondiales 2000-2001*, Washington DC.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES, *Développement durable*, 13 octobre 2016, consulté le 10 octobre 2021 sur <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1644>

INVESTIGATIONS, « Qatar, le nouvel eldorado », in *Youtube*, 2021, consulté sur <https://www.youtube.com/watch?v=KopzSSQOBPO>

INVESTMENT CORPORATION OF DUBAI, « About ICD », 2022, consulté le 06 janvier 2022 sur <https://icd.gov.ae/about-icd/>

INVESTMENT CORPORATION OF DUBAI, « Our Portfolio », 2022, consulté le 06 janvier 2022 sur <https://icd.gov.ae/our-portfolio/>

JADOT, Jérôme, « COP26 : dans la fournaise de Ras-El-Khaïmah, l'un des endroits du globe où le réchauffement climatique menace la vie humaine », in *Franceinfo*, 1 novembre 2021, consulté le 10 décembre 2021 sur https://www.francetvinfo.fr/replay-radio/le-choix-franceinfo/cop26-dans-la-fournaise-de-ras-el-khaimah-l-un-des-endroits-du-globe-ou-le-rechauffement-climatique-menace-la-vie-humaine_4811277.html

JBB, « Territoire », in *Géocofluences*, mars 2021, consulté le 13 janvier 2022 sur <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/territoire>

JEBEL ALI FREE ZONE AUTHORITY, « Jebel Ali Free zone », consulté le 08 janvier 2022 sur <https://jafza.ae>

KAZEROUNI, Alexandre, « Musées et *soft power* dans le Golfe persique », in *Pouvoirs*, 2015, n°152, pp.87-97, consulté sur <https://www.cairn.info/revue-pouvoirs-2015-1-page-87.htm>

KHALAF, Abdulhadi, ALSHEHABI, Omar et HANIEH, Adam, « Transit States : Labour, Migration and Citizenship in the Gulf », 2015, Londres, PlutoPress. <https://8768512fb23263ac9a23-f839e98e865f2de9ab20702733bd4398.ssl.cf2.rackcdn.com/look-inside/LI-9780745335209.pdf>

KINGDOM OF BAHRAIN, « From regional pioneer to global contender our vision the economic vision 2030 for Bahrain », consulté le 15 janvier 2022 sur <https://www.bahrain.bh/wps/wcm/connect/38f53f2f-9ad6-423d-9c96-2dbf17810c94/Vision%2B2030%2BEnglish%2B%28low%2Bresolution%29.pdf?MOD=AJPERES>

KINGDOM OF BAHRAIN, « Sports facilities », 2022, consulté le 31 janvier 2022 sur https://bahrain.bh/wps/portal/!ut/p/a0/04_Sj9CPYkssy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9_A3MDI0sjLwsjEO_NDRz9zZyDLF0NDN0NTPWDU_P0vQgpitCPzMwqLIxy1I9Kzs8rSa0o0Y9ITc8vK8gvKknMiU8sUjUozTMymDJUNShO0y_Idg8HABOXIOA!/

LACOSTE, Yves, « Éditorial : le Golfe et ses Émirats », in *Hérodote*, 2009, n°133, pp. 3-31. <https://www.cairn.info/revue-herodote-2009-2-page-3.htm>

LAROUSSE, « Cheikh », consulté le 16 janvier 2022 sur <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/cheikh/15050>

LAVERGNE, Marc, « Dubaï, utile ou futile : Portrait d'une ville rêvée à l'heure de la crise », in *Hérodote*, 2009, n°133, pp.32-57.

LAVERGNE, Marc, « Dubai ou la métropolisation incomplète d'un pôle en relais de l'économie monde », in *Cahiers de la Méditerranée*, 2002, n°64, pp.257-296.

LA RÉDACTION, « Hydrocarbure : Définition, classification et utilisation », in *GEO*, 27 novembre 2018, Consulté le 14 novembre 2021 sur <https://www.geo.fr/environnement/hydrocarbure-definition-classification-et-utilisation-193625>

LA RÉDACTION, « Mondialisation », in *Géocofluences*, décembre 2021, consulté le 14 janvier 2022 sur <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/mondialisation>

LEPETIT, Sylvain, « Dubaï : les travailleurs immigrés sur le fil », in *Arte*, 29 décembre 2020, consulté sur <https://www.arte.tv/fr/videos/101553-000-A/dubai-les-travailleurs-immigres-sur-le-fil/>

MANCHESTER CITY FC, « Etihad Stadium Info », 2022, consulté le 18 janvier 2022 sur <https://www.mancity.com/etihad-stadium>

MARTZ, Olivier, « Les origines du Conseil de coopération du Golfe, 1979-1981 », in *Bulletin de l'institut Pierre Renouvin*, 2016, n°43, pp.113-122. <https://www.cairn.info/revue-bulletin-de-l-institut-pierre-renouvin-2016-1-page-113.htm>

MASCRET, Damien et VAN PEE, Alix, « Chaleur intense : comment le corps résiste », in *Le Figaro*, 05 août 2015, consulté le 13 janvier 2022 sur <https://sante.lefigaro.fr/actualite/2015/08/05/23997-chaaleur-intense-comment-corps-resiste>

MASHAAL, Maurice, « Les encombrants rejets du dessalement », in *Pour la Science*, 31 janvier 2019, consulté le 19 janvier 2022 sur <https://www.pourlascience.fr/sd/environnement/les-encombrants-rejets-du-dessalement-16052.php>

MASSON, Laure, *Créer la ville de Dubaï. Pouvoir tribal et aménagement urbain face au défi de la mondialisation* [Thèse de doctorat, Université Lumière Lyon 2], HAL open science, 2021, <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-03346318/document>

MERLIN, Pierre, « Essai de définition de l'urbanisme », in *l'Urbanisme*, Paris, Presses Universitaires de France, 2009, pp. 3-4.

MIDDLE EAST BUSINESS INTELLIGENCE, « Bahrain economic zones », 2013, consulté le 14 octobre 2021 sur <https://www.meed.com/bahrain-economic-zones/#X-201308221035503>

MINISTÈRE FRANÇAIS DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DE LA RELANCE, « Les chocs pétroliers », consulté le 17 novembre 2021 sur <https://www.economie.gouv.fr/facileco/chocs-petroliers>

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DU TOURISME, « Les quartiers de Dubaï », 2022, consulté le 14 janvier 2022 sur <https://www.visitdubai.com/fr/explore-dubai/dubai-neighborhoods>

MINISTRY OF INFORMATION AFFAIRS KINGDOM OF BAHRAIN, « Population and Demographics », 2021, consulté le 28 novembre 2021 sur <https://www.mia.gov.bh/kingdom-of-bahrain/population-and-demographics/?lang=en>

MINISTRY OF TRANSPORTATION AND TELECOMMUNICATIONS KINGDOM OF BAHRAIN, « Bahrain Logistics Zone », 2019, consulté le 23 octobre 2021. <https://www.mtt.gov.bh/content/pma-bahrain-logistics-zon>

MINISTRY OF TRANSPORTATION AND TELECOMMUNICATIONS KINGDOM OF BAHRAIN, « Monthly Weather Summary – July 2021 », 2021, consulté le 23 octobre 2021 sur <https://www.mtt.gov.bh/content/monthly-weather-summary--july-2021>

LE MONDE, « Trois morts aux Émirats arabes unis dans une attaque de drones imputée aux rebelles houthistes », in *Le Monde*, 18 janvier 2022, consulté le 18 janvier 2022 sur https://www.lemonde.fr/international/article/2022/01/17/trois-morts-aux-emirats-arabes-unis-dans-une-attaque-de-drones-imputee-aux-rebelles-houthistes_6109854_3210.html

LE MONDE POLITIQUE, « Définition de l'État », in *Le monde politique*, février 2013, consulté le 18 janvier 2022 sur <https://www.lemondepolitique.fr/cours/droit-constitutionnel/etat/definition.html>

MUBADALA INVESTMENT COMPANY, « Our History », 2022, consulté le 15 janvier 2022 sur <https://www.mubadala.com/en/who-we-are/our-history>

MUBADALA INVESTMENT COMPANY, « What we do », 2022, consulté le 15 janvier 2022 sur <https://www.mubadala.com/en/what-we-do>

MÜLLER, Quentin, « Malcom Bidali, emprisonné et expulsé pour avoir dévoilé l'envers du décor qatari », in *Le Temps*, 03 janvier 2022, consulté le 03 janvier 2022 sur <https://www.letemps.ch/sport/malcolm-bidali-emprisonne-expulse-devoile-lenvers-decor-qatari>

MWANI QATAR, « Hamad Port », 2022, consulté le 17 janvier 2022 sur <https://www.mwani.com.qa/English/Ports/HamadPort/Pages/default.aspx>

NASSAR, David, « Comment Bahreïn est devenu indépendant », in *L'Orient-le jour*, 14 août 2018, consulté le 19 septembre 2021 sur <https://www.lorientlejour.com/article/1129900/comment-bahreïn-est-devenu-independant.html>

NOOR AL-NABI, Mohammad, *History of Land use and Development in Bahrain*, Kingdom of Bahrain, Information Affairs Authority, 2012.

OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY, « About the site », consulté le 19 novembre 2021 sur <https://oec.world/en/resources/about>

OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY, « Bahrain », consulté le 19 novembre 2021 sur <https://oec.world/en/profile/country/bhr>

OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY, « Qatar », consulté le 19 novembre 2021 sur <https://oec.world/en/profile/country/qat>

OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY, « United Arab Emirates », consulté le 19 novembre 2021 sur <https://oec.world/en/profile/country/arc>

ORGANISATION DES NATIONS UNIES, *Objectifs de développement durable*, consulté le 14 janvier 2022 sur <https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/objectifs-de-developpement-durable/>

ORGANIZATION OF ARAB PETROLEUM EXPORTING COUNTRIES, *History – The definition of the organization*, 2018, consulté le 19 janvier 2022 sur <https://www.oapec.org/Home/About-Us/History>

PARIS FC, « Partenariats », 2022, consulté le 17 janvier 2022 sur <https://parisfc.fr/partenariats/>

PARIS SAINT- GERMAIN, « QSI à Paris : 10 ans déjà », 28 juin 2021, consulté le 17 janvier 2022 sur <https://www.psg.fr/equipes/the-club/content/10-ans-deja-psg-ysi-anniversaire-paris-saint-germain>

PATISSON, Pete et MCINTYRE, Niamh, « Revealed : 6,500 migrant workers have died in Qatar since World Cup awarded », in *The Guardian*, 23 février 2021, consulté le 22 novembre 2021 sur <https://www.theguardian.com/global-development/2021/feb/23/revealed-migrant-worker-deaths-qatar-fifa-world-cup-2022>

LE PETIT FUTÉ, « Transports en commun : bus et cars à Manama. », 2022, Consulté le 14 janvier 2022 sur <https://www.petitfute.com/v73772-manama/c1122-voyage-transports/c1145-avion-bateau-bus-train-taxi-parking/c1154-transport-urbain/c909-bus-cars/>

PIOLET, Vincent, « Les émirats et royaumes arabes : les travailleurs migrants au pays des free zones », in *Hérodote*, 2009, n°133, pp.136-151. <https://www.cairn.info/revue-herodote-2009-2-page-136.htm>

PKF International Limited, « Free Zones in the UAE », <https://www.pkf.com/media/nzko5ybh/uae-free-zones-guide.pdf>

PLANNING AND STATISTICS AUTHORITY, « Monthly Figures on Total Population », 2022, consulté le 11 janvier 2022 sur <https://www.psa.gov.qa/en/statistics1/StatisticsSite/pages/population.aspx?p=11>

PLANNING AND STATISTICS AUTHORITY, « Topics Listing Physical and Climate Features », 2022, consulté le 11 janvier 2022 sur <https://www.psa.gov.qa/en/statistics1/pages/topicslisting.aspx?parent=environmental&child=physicalclimate>

LE POINT, « Écrasé par la chaleur, le Qatar climatise même ses rues », in *Le Point*, 20 octobre 2019, consulté le 17 novembre 2021 sur https://www.lepoint.fr/monde/ecrase-par-la-chaleur-le-qatar-climatise-memes-rues-20-10-2019-2342344_24.php

LE POINT AUTO avec AFP, « Ces pays où les jours du moteur thermique sont comptés », in *Le Point*, 09 Août 2021, consulté le 17 novembre 2021 sur https://www.lepoint.fr/automobile/ces-pays-ou-les-jours-du-moteur-thermique-sont-comptes-09-08-2021-2438242_646.php

POMMIER, Sébastien, « La ville réinventée : les projets démesurés des bâtisseurs du futur », in *L'Express*, 03 août 2021, consulté le 18 octobre 2021 sur https://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/la-ville-reinventee-les-projets-demesures-des-batisseurs-du-futur_2155423.html

PROGRAMME POUR L'ENVIRONNEMENT DE L'ONU, « L'augmentation de la demande de sable appelle à la gouvernance des ressources », 2019, consulté le 29 décembre 2021 sur <https://www.unep.org/fr/actualites-et-recits/communiquede-presse/laugmentation-de-la-demande-de-sable-appelle-la>

QATAR AIRWAYS, « Parrainages Qatar Airways », consulté le 14 janvier 2022 sur <https://www.qatarairways.com/fr-ch/sponsorship.html>

QATAR FREE ZONES AUTHORITY, « The Airport Free Zone at Ras Bufontas », consulté le 18 novembre 2021 sur <https://qfz.gov.qa/ras-bufontas/>

QATAR FREE ZONES AUTHORITY, « The Port Free Zone at Umm Alhoul », consulté le 18 novembre 2021 sur <https://qfz.gov.qa/umm-alhoul/>

QATAR INVESTMENT AUTHORITY, « About », 2022, consulté le 06 janvier 2022 sur <https://www.qia.qa/en/About/Pages/default.aspx>

QATAR INVESTMENT AUTHORITY, « Portfolio », 2022, consulté le 06 janvier 2022 sur <https://www.qia.qa/en/portfolio/Pages/default.aspx>

QATAR TOURISM, « Histoire du Qatar », 2022, consulté le 06 janvier 2022 sur <https://www.visitqatar.qa/fr/about-qatar/history-of-qatar>

QATAR TOURISM, « Se déplacer », 2022, consulté le 06 janvier 2022 sur <https://www.visitqatar.qa/fr/plan-your-trip/getting-around>

QATAR TOURISM, « 10 Architectural wonders in Qatar », 2022, consulté le 06 janvier 2022 sur <https://www.visitqatar.qa/en/things-to-do/get-inspired/10-architectural-wonders-in-qatar>

RAMOS, Stephen J., *Dubai Amplified : The Engineering of a Port Geography*, Abingdon, Routledge, 2016.

RAMSAMY, Léa, « Émirats arabes unis : Le « made in France » dans les crimes de guerre au Yémen », in *La Croix*, 15 décembre 2021, consulté le 18 décembre 2021 sur <https://www.la-croix.com/Monde/Emirats-arabes-unis-made-France-crimes-guerre-Yemen-2021-12-15-1201190373>

RENARD-GOURDON, Florence, « Comment le petit Qatar est devenu si riche si rapidement », in *Les Echos*, 10 juin 2017, consulté le 17 novembre 2021 sur <https://www.lesechos.fr/2017/06/comment-le-petit-qatar-est-devenu-si-riche-si-rapidement-172941>

- ROCHE, Marc, « L'émirat de Dubaï plongé dans la crise », in *Le Monde*, 21 février 2009, consulté le 24 novembre 2021 sur https://www.lemonde.fr/proche-orient/article/2009/02/21/l-emirat-de-dubai-plonge-dans-la-crise_1158576_3218.html
- ROGER, Simon et VISEUX, Christophe, « Au milieu du désert, le mirage de Masdar », in *Le Monde*, 29 février 2016, consulté le 05 janvier 2022 sur https://www.lemonde.fr/grands-formats/visuel/2016/02/29/au-milieu-du-desert-le-mirage-de-masdar_4873704_4497053.html
- ROUIAÏ, Nashidil, « Soft power (puissance douce) », in *Géocofluences*, 2018, consulté le 15 janvier 2022 sur <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/soft-power>
- ROUX, Gérard, « C'est comment ailleurs ? le service militaire en Israël », in *Franceinfo*, 14 février 2018, consulté le 17 janvier 2022 sur https://www.francetvinfo.fr/replay-radio/c-est-comment-ailleurs/c-est-comment-ailleurs-le-service-militaire-en-israel_2586746.html
- SALAMEH, Noor, « Dubai », in *Introduction to Urban Design and Planning*, consulté le 18 novembre 2021 sur <http://blogs.qu.edu.qa/qatarurbanism/gulf-cities/dubai/>
- SALIM, Zia, « *Gated Communities in Bahrain : historical and urban geographies* », in *ResearchGate*, 2021, consulté le 17 décembre 2021 sur https://www.researchgate.net/publication/357091063_Gated_communities_in_Bahrain_historical_and_urban_geographies
- SASSEN, Saskia, *The Global City – New York, London, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press, 2001.
- SCIENCES ET AVENIR avec AFP, « Aux Émirats arabes unis, on ensemence les nuages pour faire pleuvoir », in *Sciences et Avenir*, 28 juillet 2015, consulté le 24 novembre 2021 sur https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/aux-emirats-arabes-unis-on-ensemence-les-nuages-pour-faire-pleuvoir_16512
- SHAHIN, Mamdouh « Ressources hydriques et modification du climat au Moyen-Orient », in *Bulletin de la société géographique de Liège*, 1999, pp.75-90. <https://popups.uliege.be/0770-7576/index.php?id=2685&file=1>
- SIGHTSEEING TOURS AUSTRALIA, « Etihad Stadium (Marvel Stadium), Melbourne », 2022, consulté le 19 janvier 2022 sur <https://melbournecitytour.com.au/attractions/etihad-stadium/>
- ST. et LF, « Urbanisation », in *Géocofluences*, décembre 2020, consulté le 14 janvier 2022 sur <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/urbanisation-1>
- STADNICKI, Roman et BENCHETRIT, Manuel, « Enquête « géophotographique » aux marges des villes du golfe arabe ... ou comment dépasser la critique », in *Carnets de géographes*, 2013, consulté sur <https://journals.openedition.org/cdg/1006>
- STADNICKI, Roman, et BENCHETRIT, Manuel, « Le sable dans les villes du Golfe : de la disgrâce à l'infiltration », in *Techniques et Cultures*, 2013, consulté sur <https://journals.openedition.org/tc/7329>
- STATISTICS CENTRE ABU DHABI, « Population & Demographic Statistics », 2021, consulté le 15 janvier 2022 sur <https://www.scad.gov.ae/en/pages/statistics.aspx?topicid=24>
- STATISTICS CENTRE ABU DHABI, « Population and Demography », in *Statistical Yearbook of Abu Dhabi 2019*, 2019, consulté sur https://www.scad.gov.ae/Release%20Documents/Statistical%20Yearbook%20%20Population_2019_Annual_Yearly_en.pdf
- UAE Free Zones, « Dubai cars & automotive zone (DUCAMZ) », consulté le 12 janvier 2022 sur <http://uaefreezone.org/dubai-cars-automotive-zone/>

UAE Free Zones, « Dubai Multi Commodities Centre Authority (DMCC) », consulté le 12 janvier 2022 sur <http://uaefreezone.org/dubai-multi-commodities-centre-authority/>

U.AE, « Future », 2022, consulté le 18 janvier 2022 sur <https://u.ae/en/about-the-uae/uae-future>

UNIVERSALIS, « Émirat », in *Universalis*, 2022, consulté le 15 janvier 2022 sur <https://www.universalis.fr/dictionnaire/emirat/>

UNIVERSALIS, « O.P.E.P. (Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole) », in *Universalis*, 2022, consulté le 15 janvier 2022 sur <https://www.universalis.fr/encyclopedie/organisation-des-pays-exportateurs-de-petrole/>

URBAN HUB, « Dubaï, l'étoile montante du Moyen Orient », 2015, consulté le 23 janvier 2022 sur <https://www.urban-hub.com/fr/buildings/dubai-letoile-montante-du-moyen-orient/>

VISIT BAHRAIN, « Sightseeing Tour half a day of wonder », 2019, consulté le 30 décembre 2021 sur <https://visitbahrain.bh/tours/city-sightseeing-tour/>

VISITDUBAI, « A Propos de Dubaï » [Photographies], 2022, consulté le 23 janvier 2022 sur <https://www.visitdubai.com/fr/explore-dubai/about-dubai>

VISITDUBAI, « Découvrez l'histoire de Dubaï », 2020, consulté le 04 novembre 2021 sur <https://www.visitdubai.com/fr/articles/history-of-dubai>

VISITDUBAI, « A Propos de Dubaï » [Photographies], in *Visitdubai*, 2022, consulté le 23 janvier 2022 sur <https://www.visitdubai.com/fr/explore-dubai/about-dubai>

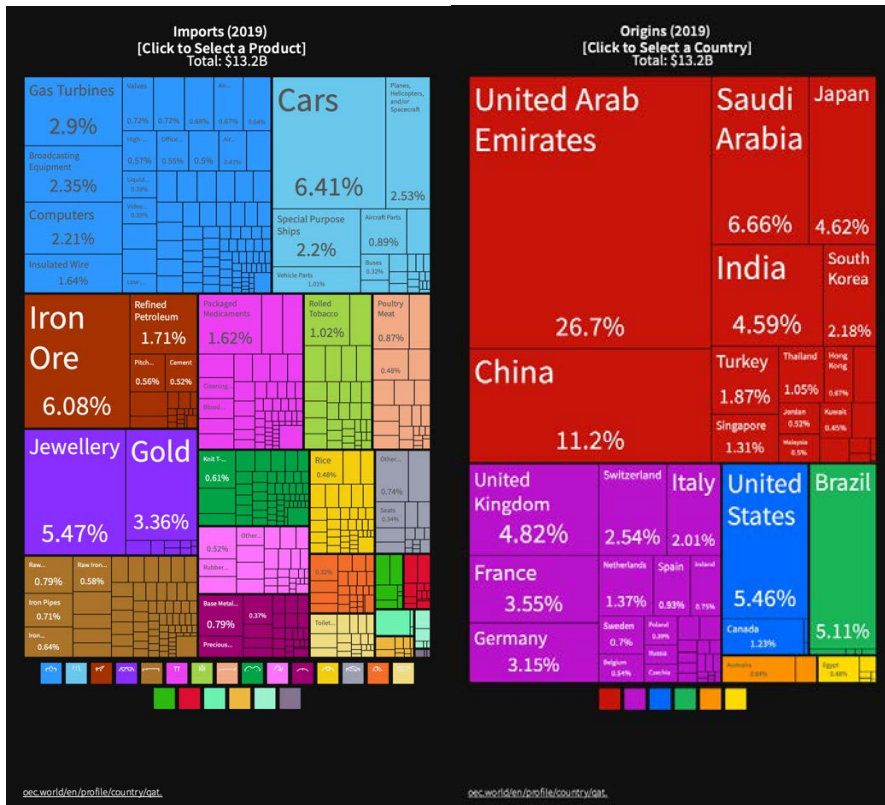
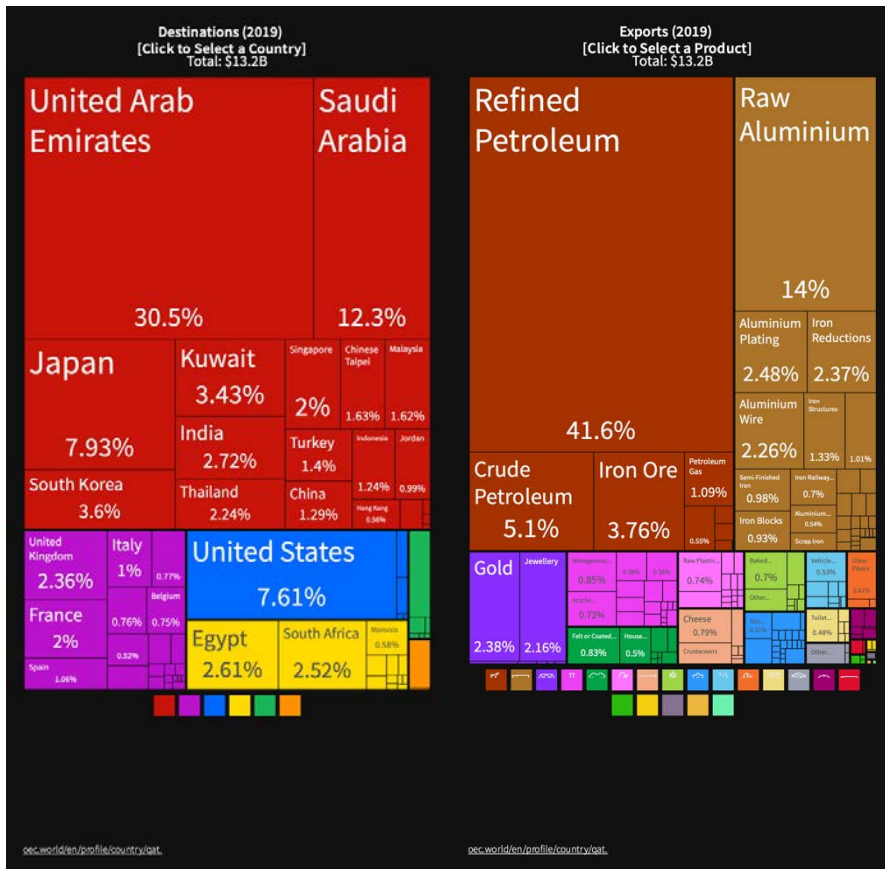
WIEDMANN, Florian, SALAMA, Ashraf M. et THIERSTEIN, Alain, « Urban Evolution of the City of Doha: An investigation into the Impact of economic transformations on urban structures », in *METU Journal of the Faculty Architecture*, December 2012, pp. 35-61.

THE WORLD BANK GROUP, « Population Total – Bahrain », 2022, consulté le 18 janvier 2022 sur <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=BH>

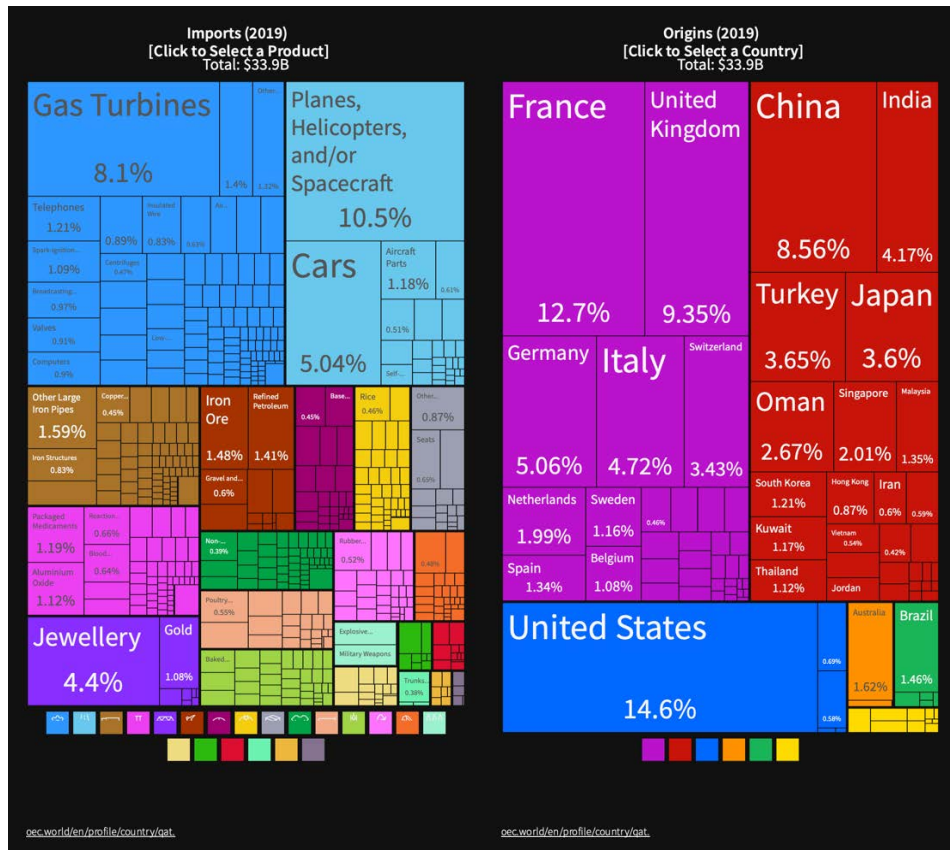
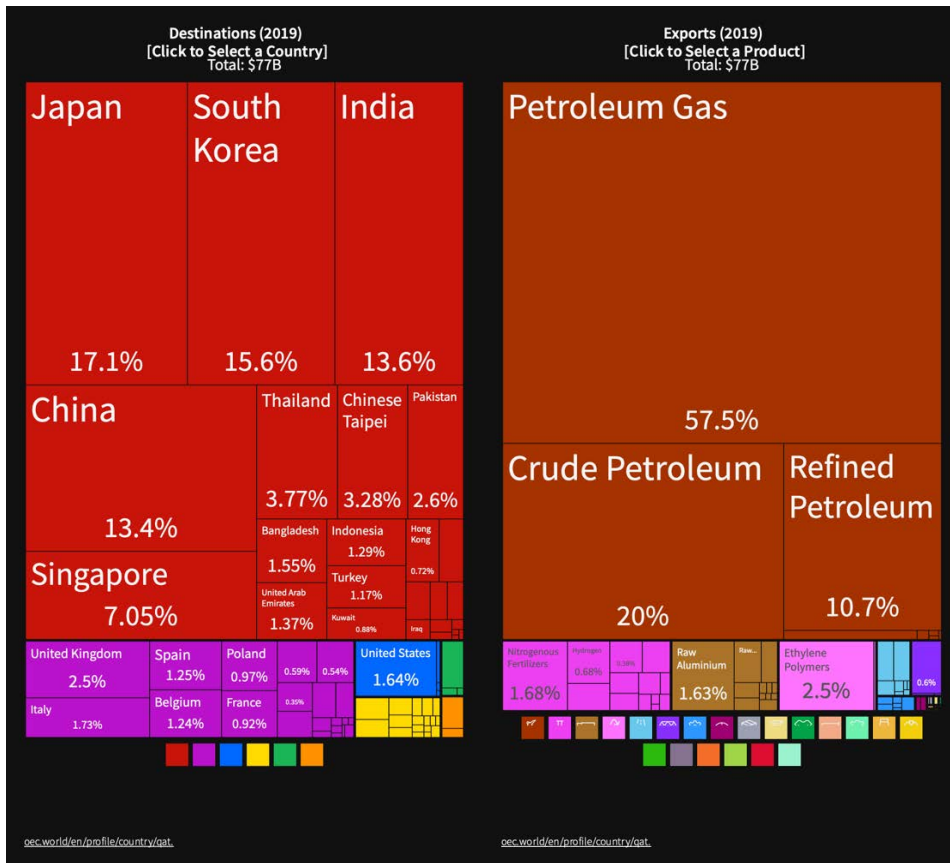
WOESSNER, Raymond, « Dubai et Abou Dhabi : la naissance d'un emporium », in *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, février 2016, pp.155-174.

Annexes

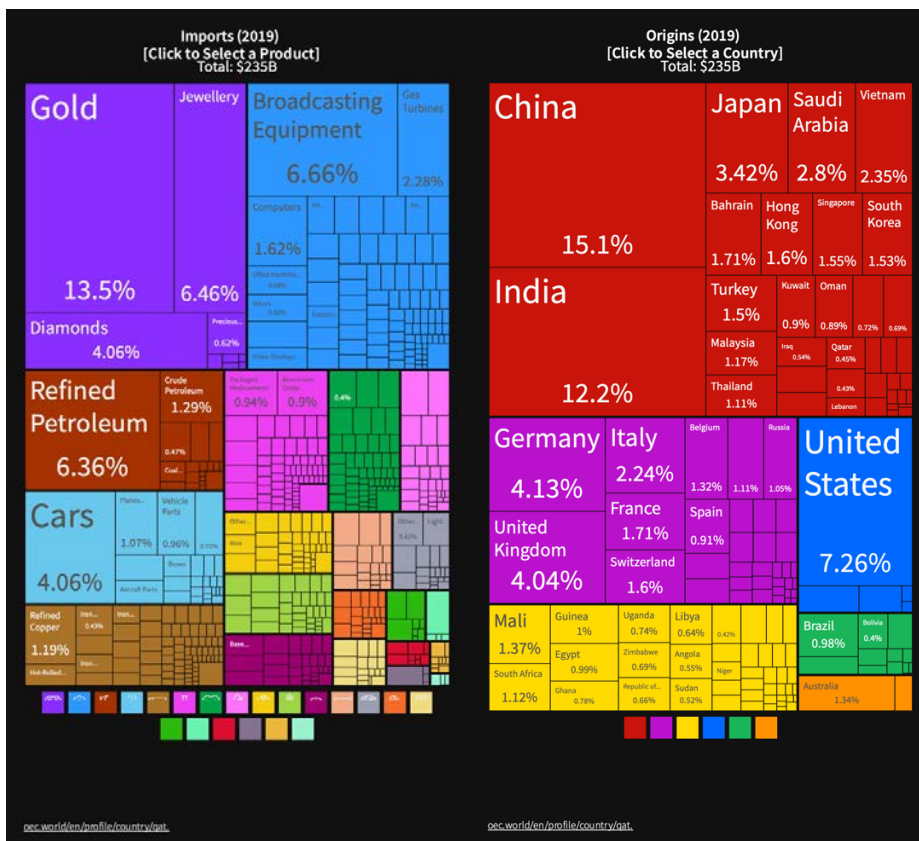
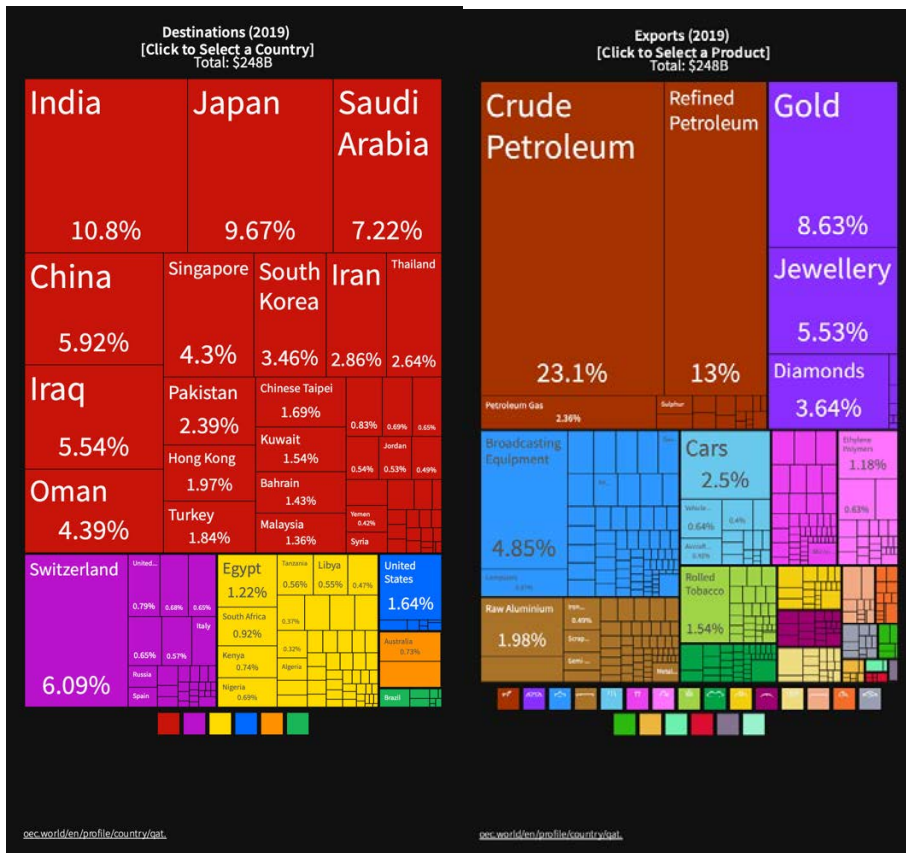
Exportations et Importations à Bahreïn en 2019



Exportations et Importations au Qatar en 2019



Exportations et Importations aux Émirats Arabes Unis en 2019



Mouvement de fret aux aéroports de Dubaï de 2018 à 2020



حركة الشحن في مطارات دبي Freight Movement at Dubai Airports (2020 - 2018)

جدول (11 - 06) Table

مطار آل مكتوم الدولي Al Maktoum International at Dubai World Central (DWC)			مطار دبي الدولي Dubai International Airport (DXB)			البيان Title
المجموع Total	المغادرة (بالطن) Uplifted (in Tons)	القادمة (بالطن) Discharged (in Tons)	المجموع Total	المغادرة (بالطن) Uplifted (in Tons)	القادمة (بالطن) Discharged (in Tons)	
188,826	122,883	65,943	2,486,830	1,063,279	1,423,551	2018
181,317	113,556	67,761	2,384,557	1,009,664	1,374,893	*2019
198,229	108,832	89,397	1,836,535	784,679	1,051,856	2020

* Total Reduce in 2019 because of the runway closure from 16th Apr until 30th May
* انخفاض المجموع في 2019 بسبب إغلاق مدرج الطيران من 16 أبريل إلى 30 مايو
Source : Dubai Civil Aviation Authority
المصدر: هيئة دبي للطيران المدني

Mouvement des aéronefs à l'aéroport Al Maktoum en 2020



حركة الطائرات في مطار آل مكتوم الدولي حسب النوع Aircrafts' Movement at Al Maktoum International Airport by Nature (2020)

جدول (11 - 02) Table

المجموع العام Grand Total			أخرى Other			الرحلات غير النظامية Non-Scheduled Flights			الرحلات النظامية Scheduled Flights			البيان Title
المجموع Total	مغادرة Departed	قادمة Arrived	المجموع Total	مغادرة Departed	قادمة Arrived	المجموع Total	مغادرة Departed	قادمة Arrived	المجموع Total	مغادرة Departed	قادمة Arrived	
49,049	24,487	24,562	606	311	295	29,432	14,834	14,598	19,011	9,342	9,669	2019
27,163	13,483	13,680	85	45	40	16,921	8,453	8,468	10,157	4,985	5,172	*2020

* Impact of Covid-19 Pandemic
* تأثير جائحة كوفيد-19
Source : Dubai Civil Aviation Authority
المصدر: هيئة دبي للطيران المدني

Mouvements d'aéronefs à l'aéroport international de Dubaï de 2018 à 2020



حركة الطائرات في مطار دبي الدولي حسب النوع Aircrafts' Movement at Dubai International Airport by Nature (2020 - 2018)

جدول (11 - 01) Table

المجموع العام Grand Total			أخرى Other			الرحلات غير النظامية Non-Scheduled Flights			الرحلات النظامية Scheduled Flights			البيان Title
المجموع Total	مغادرة Departed	قادمة Arrived	المجموع Total	مغادرة Departed	قادمة Arrived	المجموع Total	مغادرة Departed	قادمة Arrived	المجموع Total	مغادرة Departed	قادمة Arrived	
414,252	207,222	207,030	4,541	2,220	2,321	21,581	9,340	12,241	388,130	195,662	192,468	2018
376,598	188,210	188,388	4,195	2,096	2,099	6,047	3,057	2,990	366,356	183,057	183,299	*2019
184,713	92,334	92,379	2,731	1,367	1,364	16,409	8,439	7,970	165,573	82,528	83,045	**2020

* Total Reduce in 2019 because of the runway closure from 16th Apr until 30th May
* انخفاض المجموع في 2019 بسبب إغلاق مدرج الطيران من 16 أبريل إلى 30 مايو
** Impact of Covid-19 Pandemic
** تأثير جائحة كوفيد-19
Source : Dubai Civil Aviation Authority
المصدر: هيئة دبي للطيران المدني

Conteneurs traités aux ports de Dubaï de 2018 à 2020



الحاويات التي تم تسليمها في موانئ دبي* Containers Handled at Dubai Ports* (2020 - 2018)

جدول (07 - 11) Table (11 - 07)
(الوحدة: بمقياس حاوية 20 قدم Unit: 20 Foot Equivalent Units)

Title	2020	2019	2018	البيان
Total Containers	13,589,769	14,140,215	14,970,840	مجموع الحاويات

* Including discharged and Loaded and additional containers shifting on shipboard that may occur during normal operations
Source: Dubai Ports World

* تشمل حاويات مفرفة و مشحونة وحاويات نقل إضافية على متن السفن التي قد تحدث أثناء العمليات الاعتيادية
المصدر: موانئ دبي العالمية

Données démographiques de l'Émirat de Dubaï



عدد السكان المقدر حسب الجنسية - إمارة دبي Number of Population Estimated by Nationality- Emirate of Dubai (2017 - 2015)

جدول (01 - 03) Table (03 - 01)

Nationality	2017	2016	2015	الجنسية
Emirati	245,200	233,430	222,875	إماراتي
Non-Emirati	2,731,255	2,465,170	2,223,800	غير إماراتي
Total	2,976,455	2,698,600	2,446,675	المجموع

Source: Dubai Statistics Center - Yearly Population Estimates

المصدر: مركز دبي للإحصاء - التقديرات السكانية السنوية



عدد السكان المقدر حسب الجنسية - إمارة دبي Number of Population Estimated by Nationality- Emirate of Dubai (2020 - 2018)

جدول (01 - 03) Table (03 - 01)

Nationality	2020	2019	2018	الجنسية
Emirati	271,050	263,450	254,600	إماراتي
Non-Emirati	3,140,150	3,092,450	2,937,675	غير إماراتي
Total	3,411,200	3,355,900	3,192,275	المجموع

Source: Dubai Statistics Center - Yearly Population Estimates

المصدر: مركز دبي للإحصاء - التقديرات السكانية السنوية

السكان (10 سنوات فأكثر) حسب الحالة التعليمية والجنس - إمارة دبي
Population (10 Years and Above) by Educational Status and Gender - Emirate of Dubai
(2020-2019, 2005)

جدول (01 - 07) Table

2020				2019				2005*				الحالة التعليمية Educational Status
%	المجموع Total	إناث Females	ذكور Males	%	المجموع Total	إناث Females	ذكور Males	%	المجموع Total	إناث Females	ذكور Males	
2.24	68,457	15,462	52,995	2.44	73,622	16,552	57,070	5.89	71,274	10,144	61,130	أمية Illiterate
6.76	206,508	41,231	165,277	7.14	214,810	40,190	174,620	12.57	152,154	26,856	125,298	يقراً ويكتب Literate
45.80	1,399,023	327,665	1,071,358	48.59	1,461,835	329,720	1,132,115	61.16	740,271	158,461	581,810	مؤهل متوسط Intermediate Degree
5.38	164,197	39,484	124,713	5.80	174,360	43,080	131,280	4.13	49,998	14,357	35,641	مؤهل دون الجامعي Under University Degree
39.82	1,216,209	449,698	766,511	36.03	1,083,835	425,865	657,970	16.25	196,741	68,624	128,117	مؤهل جامعي فما فوق University and Post Graduate Degree
100.00	3,054,394	873,540	2,180,854	100.00	3,008,462	855,407	2,153,055	100.00	1,210,438	278,442	931,996	المجموع Total

* Census

Source: Dubai Statistics Center - Yearly Population Estimates

* تعداد

المصدر: مركز دبي للإحصاء - التقديرات السكانية السنوية

السكان حسب الجنس وفئات العمر - إمارة دبي
Population by Gender and Age Groups - Emirate of Dubai
(2020-2019, 2005)

جدول (01 - 05) Table

2020			2019			2005*			فئات العمر Age Groups
المجموع Total	إناث Females	ذكور Males	المجموع Total	إناث Females	ذكور Males	المجموع Total	إناث Females	ذكور Males	
181,180	87,026	94,154	176,517	83,735	92,782	54,693	26,623	28,070	0 - 4
175,626	88,379	87,247	170,921	84,958	85,963	56,322	27,083	29,239	5 - 9
149,948	74,070	75,878	146,115	71,379	74,736	48,920	23,316	25,604	10 - 14
113,880	54,416	59,464	111,016	52,486	58,530	43,617	20,540	23,077	15 - 19
266,887	75,736	191,151	263,992	75,335	188,657	135,268	40,914	94,354	20 - 24
565,679	144,668	421,011	558,262	142,489	415,773	256,384	51,201	205,183	25 - 29
611,437	156,410	455,027	602,962	153,550	449,412	256,638	48,128	208,510	30 - 34
455,129	130,283	324,846	448,718	127,915	320,803	195,987	35,837	160,150	35 - 39
363,315	89,882	273,433	357,426	87,376	270,050	122,490	24,312	98,178	40 - 44
232,446	51,730	180,716	228,951	50,502	178,449	72,730	14,810	57,920	45 - 49
122,846	40,642	82,204	120,811	39,675	81,136	43,592	9,451	34,141	50 - 54
91,270	25,794	65,476	89,809	25,179	64,630	19,596	4,524	15,072	55 - 59
42,432	13,815	28,617	41,709	13,484	28,225	7,640	2,339	5,301	60 - 64
19,230	6,129	13,101	18,877	5,975	12,902	3,162	1,224	1,938	65 - 69
8,779	4,355	4,424	8,592	4,248	4,344	2,096	912	1,184	70 - 74
11,116	5,610	5,506	11,222	5,814	5,408	2,318	934	1,384	75 +
3,411,200	1,048,945	2,362,255	3,355,900	1,024,100	2,331,800	1,321,453	332,148	989,305	المجموع Total

* Census

Source: Dubai Statistics Center - Yearly Population Estimates

* تعداد

المصدر: مركز دبي للإحصاء - التقديرات السكانية السنوية

السكان حسب الجنس - إمارة دبي
Population by Gender - Emirate of Dubai

جدول (01 - 01)

المجموع Total	إناث Females	ذكور Males	السنوات Years
183,187	54,366	128,821	1975
276,301	88,587	187,714	1980
370,788	123,609	247,179	1985
610,926	204,798	406,128	1993
689,420	211,211	478,209	1995
862,387	250,588	611,799	2000
1,321,453	332,148	989,305	2005
1,421,812	348,327	1,073,485	2006*
1,529,792	365,216	1,164,576	2007*
1,645,973	382,843	1,263,130	2008*
1,770,978	401,238	1,369,740	2009*
1,905,476	420,430	1,485,046	2010*
2,003,170	487,400	1,515,770	2011*
2,105,875	558,740	1,547,135	2012*
2,213,845	634,700	1,579,145	2013*
2,327,350	714,175	1,613,175	2014*
2,446,675	743,320	1,703,355	2015*
2,698,600	810,080	1,888,520	2016*
2,976,455	887,585	2,088,870	2017*
3,192,275	958,885	2,233,390	2018*
3,355,900	1,024,100	2,331,800	2019*
3,411,200	1,048,945	2,362,255	2020*

* Estimated data for the number of population at the end of the year

Source: Dubai Statistics Center, Censuses of 1993 , 2000 , 2005 , Dubai Population Statistics 2016-2018

Ministry of Economy (Planning Previously) the Censuses of 1968 , 1975 , 1980 , 1985 , 1995

* بيان تقديري لعدد السكان في نهاية العام

المصدر: مركز دبي للإحصاء تعدادات أعوام 1993 ، 2000 ، 2005 ، الإحصاء السكاني لإمارة دبي 2016- 2018

وزارة الاقتصاد (التخطيط سابقاً) تعدادات أعوام 1968 ، 1975 ، 1980 ، 1985 ، 1995

Table des matières

Remerciements.....	2
Sommaire.....	3
Introduction	4
Partie I – Les villes émiraties dans la mondialisation : un modèle en construction.....	10
1.Un urbanisme grim pant adapté au monde global.....	10
1.1 Une urbanisation grandissante.....	10
1.2 Une approche occidentale de l’urbanisme	13
1.3 Une analogie du modèle de la ville connectée vers le monde.....	15
1.4 Les rentes des hydrocarbures : des ressources conséquentes à réinvestir.....	22
1.5 Exportations et importations : une analyse des échanges commerciaux émiratis	24
1.6 De nouvelles aires économique attractives : les zones franches.....	26
2.Un enjeu commun : trouver un modèle économique durable	31
2.1 Des instruments discrétionnaires d’investissements : les fonds souverains	31
2.2 Le branding ou le marketing des Émirats : un outil efficient de soft power.....	33
2.2.1 Investir à l’étranger : une méthode primordiale de visibilité.....	34
2.2.2 Créer un pôle d’attractivité innovant aux multiples facettes.....	35
2.3 Imaginer un futur prospère : les plans d’évolution émiratis.....	38
3.Une mutation inédite des formes sociétales.....	40
3.1 Une histoire archaïque de l’immigration	40
3.2 De l’aube des hydrocarbures au XXIe siècle : une évolution exponentielle de la population	41
3.3 Une codification endogène de l’aménagement des quartiers résidentiels	42
3.3.1 Le passeport : un facteur central de traitement pour le résident.....	42
3.3.2 Des résidences contrastées pour ne pas se croiser	44
Partie II – L’impossible modèle du développement durable aux Émirats	47
4.L’enjeu environnemental : une quête complexe dans un cadre hostile	47
4.1 L’environnement inhospitalier de la ville émiratie.....	47
4.2 Le bilan pharamineux de la consommation énergétique	49
4.3 Une fervente contradiction du branding : la destruction de l’environnement.....	50
5.L’enjeu social : une méthode sociétale désavantageuse	51
5.1 Une société éclectique aux rouages conservateurs.....	52
5.2 Une épée de Damoclès surplombante : le cas précaire des travailleurs étrangers	52
5.3 Une identité nationale évolutive	54
6.L’enjeu économique : un modèle perméable aux crises	55
6.1 Des villes très ancrées dans la mondialisation.....	55
6.2 Les Émirats face aux crises économiques successives de 1973 au coronavirus : un rapport de force qui tend à s’inverser.....	56
7.L’enjeu sécuritaire : une condition préalable à la durabilité	57
7.1 Des villes aux confins limitrophes aux conflits : la nécessité d’une protection occidentale	57
7.2 Une réputation entachée dans le monde médiatique	58
7.3 Un microcosme pondéré à l’avenir incertain.....	59
8.Les territoires délaissés de la mondialisation : les autres villes du territoire national	60

Partie III – Émettre une vision nouvelle de la ville émiratie	62
9.La réorganisation urbaine de la ville de demain : une nécessité climatique.....	62
9.1 Un modèle de ville innovant : l'expansion verticale vers le bas.....	62
9.2 La valorisation des racines ancestrales : une architecture arabe modernisée.....	63
10.L'exode de la ville globale : l'intégration économique d'un territoire plus large	63
10.1 L'extension du potentiel d'attractivité économique : de nouveaux centres urbains.....	64
10.2 L'outrepassement des limites du modèle global : une valorisation de l'économie locale.....	64
11.Une réelle dynamique de réponses aux questions environnementales.....	64
11.1 Une réponse centrale à la cause environnementale : une meilleure consommation	65
11.2 La production et la mobilité : deux enjeux cruciaux du monde de demain.....	65
12.Une future vision sociale : le renouveau de l'identité émiratie	65
12.1 L'émergence d'un nouveau peuple : l'intégration durable de nouveaux citoyens	66
12.2 Une vision fédératrice des Émirats : un nouvel État des Émirats arabes unis	66
13.Les enjeux sécuritaires de demain : l'établissement d'un cadre sécuritaire avancé.....	66
13.1 Fédérer la population pour garantir une sécurité nationale	66
13.2 L'adoption d'une stratégie novatrice de politique internationale	67
Conclusion.....	68
Bibliographie.....	70
Annexes	81
Exportations et Importations à Bahreïn en 2019.....	81
Exportations et Importations au Qatar en 2019	82
Exportations et Importations aux Émirats Arabes Unis en 2019	83
Mouvement de Fret aux aéroports de Dubaï de 2018 à 2020.....	84
Mouvement des aéronefs à l'aéroport Al Maktoum en 2020.....	84
Mouvements d'aéronefs à l'aéroport international de Dubaï de 2018 à 2020.....	84
Conteneurs traités aux Ports de Dubaï de 2018 à 2020	85
Données démographiques de l'Émirat de Dubaï	85
Table des matières	88