

Archive. Dubaï, territoire d'un nouveau type dans le monde arabe



NB. Le contenu de cet article donne des informations disponibles au moment de sa publication en **2005**.

>>> Pour des informations plus récentes, lire par exemple : Laure Semple, « **Le mégaprojet du Dubai Water Canal : fabrique d'une ville mondiale à travers la construction d'un réseau touristique** », *Géoconfluences*, janvier 2017.

Pôle émergent de l'espace mondial, l'émirat de Dubaï (ou Doubaï), qui fait partie de la Fédération des Émirats arabes unis (EAU), est une cité-État aux caractères très spécifiques au sein du monde arabe. Elle a un rôle de synapse important dans le fonctionnement régional, mais ses ambitions s'exercent aussi à l'échelle internationale. Ce territoire de 3 885 km² et d'1,2 million d'habitants pourrait-il devenir un modèle pour le monde arabe ?

Au début des années 1960, Dubaï comportait quelques maisons en pisé, un souk, un port ensablé, accessible aux seuls boutres à fond plat qui sillonnaient le Golfe et la mer d'Oman. Les besoins en eau potable, en électricité n'étaient pas satisfaits, médecins, routes, écoles faisaient défaut.

En 2002, avec un PIB de 18,8 milliards d'USD, Dubaï produit 26,5% de la richesse de la Fédération, après Abu Dhabi (57,7%) et le PIB/hab y dépasse 17 000 USD. L'émirat affiche un taux de croissance réel conséquent, de 3,8% en 2002, oscillant entre 3 et 9% au cours des douze dernières années. Ses ambitions pour le futur multiplient les superlatifs : la plus haute tour mondiale, le plus grand *mall*[2], etc.

Divers facteurs peuvent expliquer cette réussite parmi lesquels : le réinvestissement, sur place, des revenus pétroliers des émirats de la Fédération ; l'esprit marchand de la famille dirigeante des Maktoum (le cheikh Mohammed Al-Maktoum actuellement au pouvoir) qui tient les rênes de la cité-État depuis l'indépendance en 1971 ; un esprit d'ouverture et de tolérance par rapport à son environnement régional ; des capacités de gestion logistique et commerciale qui en ont fait un hub régional essentiel. Dubaï a également pu et su bénéficier, de manière opportuniste et réactive, des grandes crises régionales : la révolution iranienne et la guerre Iran-Irak de 1979 à 1988, la guerre du Golfe de 1990-1991, la guerre civile libanaise de 1975 à 1991 qui déclassa Beyrouth, l'effondrement de l'URSS, les attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis [3].

Présentation de la Fédération des Émirats arabes unis (EAU)

Ligne de temps et données

Ligne de temps

- 1820 - Les Britanniques s'installent dans le Golfe arabo-persique et commencent à signer une série de traités avec les souverains de chacun des émirats riverains pour protéger leur

commerce maritime.

- 1833 - Fondation de Dubaï par la tribu des Al-Maktoum.
- 1835 - 1892 - Les Britanniques mettent sous tutelle les territoires de la "Côte des Pirates" et, à la fin des années 1800, tous les cheikhs de la côte avaient engagé des "rapports fondés sur des traités" avec eux, garantissant une trêve maritime permanente, d'où les dénominations d'États de la Trêve" (*Trucial States*) ou de "Côte de la Trêve". Jusqu'à la fin de la période coloniale, ces États sont restés faibles.
- 1902 - 1932 - Profitant du déclin de l'Empire ottoman, l'autorité d'Ibn Saoud s'impose progressivement sur la péninsule arabique. En 1932, seuls le Yémen, l'Hadramaout, et les "Émirats de la Trêve" (les actuels Émirats arabes unis) échappent à son pouvoir.
- 1949 - Les ambitions territoriales de l'Arabie saoudite continuent à s'exprimer : refusant toujours le tracé des frontières avec les émirats, elle réclame tout l'arrière-pays de l'Émirat d'Abu Dhabi.
- 1952 - La menace saoudienne (occupation militaire de l'oasis de Bouraïni) motive la mise en place d'un Conseil des États de la Trêve qui va être à la base de la Fédération des Émirats arabes unis.
- 1956-1962 - Découverte et début de l'exploitation du pétrole à Abu Dhabi.
- 1969 - Premiers barils extraits à Dubaï mais la manne pétrolière y est très inférieure à celle d'Abu Dhabi.
- 1971 - Les sept émirats riverains du Golfe (Abu Dhabi, Dubaï, Sharjah, Fujairah, Ajman, Ras al Khaïmah et Oumm al Qāiwāin), récemment affranchis par les Britanniques, forment la Fédération des Émirats arabes unis sous l'autorité de Cheik Zayed, émir d'Abu Dhabi. La Fédération va adopter une monnaie commune : le dirham (AED). Dubaï et Abu Dhabi se partageront les tâches : à Abu Dhabi la richesse pétrolière, l'armée, la diplomatie, l'enseignement, la santé ; à Dubaï, les fonctions commerciales, les infrastructures logistiques et immobilières, l'attraction touristique.
- 1973 - Cheik Zayed participe à l'embargo des produits pétroliers à l'encontre des pays qui soutiennent Israël (guerre du Kippour). L'essor de Dubaï date de ce "premier choc pétrolier" : l'émirat se pose alors en plate-forme de transit, d'abord à l'échelle du Golfe, puis du Moyen-Orient, et aujourd'hui de la planète.
- 1979 - La Fédération soutient le projet de construction d'un port adapté aux gros porte-conteneurs : avec Jebel Ali, Dubaï devient une plate-forme de réexportation internationale, interface entre le Moyen-Orient et le reste du monde.
- 1980 - À l'occasion de la guerre Iran-Irak, Dubaï fournit les deux belligérants et devient plate-forme de réexportation.
- 1982 - La Fédération intègre le Conseil de coopération du Golfe (CCG).
- 1990 - 1991 : Les émirats soutiennent la coalition internationale contre l'Irak à la suite de l'invasion du Koweït et tirent profit de la crise.
- 1992 : L'Iran annexe trois îles situées dans le détroit d'Ormuz : îles d'Abu Mussa, de la Petite et de la Grande Tumb (ou Tomb). Elles étaient jusqu'ici co-administrées avec le Sharjah (un des émirats de la Fédération) et l'Arabie saoudite.
- 1996 - Malgré le contentieux territorial qui les oppose, l'Iran et les EAU maintiennent les relations économiques.
- 2001 - À la suite du 11 septembre, la Fédération des EAU rompt ses relations diplomatiques avec le régime taliban de Kaboul qu'elle avait auparavant reconnu.

Données socio-économiques

La Fédération des Émirats arabes unis a une superficie de 82 880 km² (incluant les quelques 200 îles lui appartenant mais sans comptabiliser les îles artificielles en voie d'édification) et 1 318 km de côte. En 2003, sa population est estimée à 4 millions d'habitants (elle n'était que de 340 000 habitants en 1970) et elle est composée en très grande majorité d'immigrés (environ 85% de la population totale). Les Indiens constituent la plus importante communauté étrangère (environ 1,4 million de personnes) suivis des Pakistanais et des Bangladeshis. En 2003, le PIB/hab de la Fédération s'élevait à 19 902 USD. En 2004, les principaux clients de la Fédération sont les suivants : Chine (11,3%), États-Unis (7,9%), France (7,8%), Allemagne (7,5%), Japon (7,3%), Inde (7,5%), Corée (7,1%), Singapour (6,3%). Ses principaux fournisseurs : Japon (10,2%), États-Unis (9,6%), Royaume Uni (8,8%), Allemagne (6,7%), Corée du Sud ; France (4,8%)

La contribution des hydrocarbures au PIB des EAU, qui était de 67% au milieu des années 1970 est, en 2004, inférieure à 30%.

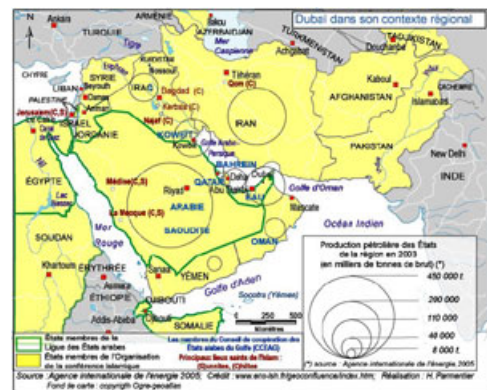
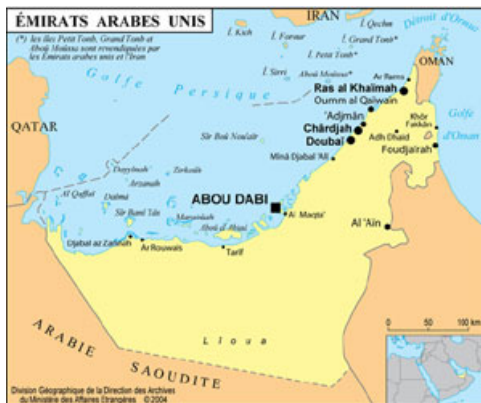
Dubaï : Avec 3 885 km² (5% de la superficie des EAU) et 1 204 000 habitants recensés, l'Émirat de Dubaï a la seconde superficie, la seconde population et la seconde densité de population des EAU. En 2003, le PIB/hab y atteignait 16 932 d'USD.

En 2001, le secteur des services représentait 55% du PIB, le secteur manufacturier, 16% et le pétrole ne représentait plus que 8,5%, en régression rapide d'année en année.

Les villes de Dubaï, Sharjah et Ajman forment un ensemble qui compte pour 51% de la population de la Fédération et 47% de son PIB non-pétrolier.

Géoconfluences, le 20/09/2005

Localisations et contexte géopolitique régional



Les Émirats arabes unis (EAU) sont une fédération composée de sept émirats : Abu Dhabi (ou Abou Dhabi), Dubaï (ou Doubaï), Sharjah (ou Chârdjah), Fudjaïrah (ou Foudjaïrah), Ajman (ou Adjman), Ras al Khaïmah et Oumm al Qaiwain.

Pour des informations complémentaires en relation avec les cartes ci-dessus :

- Le Conseil de coopération des États arabes du Golfe (CCEAG) : www.gcc-sg.org/home_e.htm
- La Ligue des États arabes : www.arableagueonline.org/arableague/index_en.jsp
- L'Organisation de la Conférence islamique (OCI) : www.oic-oci.org/index_french.asp
- L'Organisation des pays exportateurs de pétrole (Organization of the Petroleum Exporting Countries - OPEC / OPEP) : www.opec.org/home

Dubaï, synapse dans l'espace régional et mondial

L'intégration géopolitique régionale

À l'heure actuelle, la Fédération des Émirats arabes unis apparaît comme un îlot de paix au cœur du Moyen-Orient. Elle appartient au Conseil de coopération des États arabes du Golfe (CCEAG [4]), et elle entretient des liens étroits avec les pays de la Ligue arabe. Elle appartient également à l'Organisation de la Conférence islamique et elle est membre à part entière de l'OPEP. Enfin, les EAU sont membres de l'OMC depuis 1996. Dans ce contexte, Dubaï joue un rôle important d'interface. L'Arabie saoudite a besoin des possibilités offertes par la Fédération des EAU, dont Dubaï, pour effectuer des transactions financières internationales entravées par la législation islamique en vigueur dans le Royaume. Certains ressortissants d'autres États voisins, pratiquant un Islam rigoureux, apprécient le contrôle social plus souple de Dubaï où l'alcool est en vente libre dans les grands hôtels qui abritent également des boîtes de nuit. Dubaï joue ainsi un rôle d'exutoire pour les sociétés perse et arabe du Golfe.

Les relations avec le sous-continent indien sont essentielles aussi. Par ses immigrants, ses

transactions commerciales, ses importations et réexportations, l'émirat vit à l'heure de Bombay et du Gudjerat, mais aussi de Karachi, du Kérala ou de Dhaka. Le recours à la place de Dubaï permet de contourner les réglementations tatillonnes et les infrastructures obsolètes de l'Union indienne.

Capter hommes et capitaux : des dispositifs attractifs mais contrôlés

Dubaï, encouragé par l'adhésion de la Fédération à l'OMC en 1996, s'est doté d'une législation favorable aux investissements et aux activités commerciales et industrielles ainsi que d'une administration relativement efficace et honnête, ce qui constitue un atout décisif pour les investisseurs étrangers. L'administration, contrôlée par les nationaux qui occupent les postes de direction, est composée de cadres et d'exécutants étrangers sélectionnés pour leurs compétences et mieux payés que dans leur pays d'origine.

Les règles de la propriété foncière ont progressivement évolué. La terre appartient à l'émir et à sa famille dans les zones non construites ainsi que dans certaines enclaves dans la ville. L'émir doit les gérer comme un bien public. Le reste de la ville est partagé entre ceux qui ont acheté leur terrain ou qui l'ont reçu en cadeau. Les individus ou les sociétés étrangères ont le droit de posséder de la terre, et il existe un marché immobilier actif. C'est ainsi que Dubaï est devenu un territoire attractif.

Mais les droits et les devoirs des différentes catégories d'habitants obéissent à une stricte hiérarchie. Le "watani", citoyen dubaïote, et par extension émirien, est le seul à disposer d'un droit d'expression et de citoyenneté pleine et entière. La citoyenneté dubaïote, et donc la nationalité émirienne, donne accès à tous les privilèges offerts par la Fédération des EAU. Au sommet de l'édifice se trouve l'émir, sa famille, son entourage immédiat ainsi que les grandes familles négociantes implantées de longue date, arabes de souche (d'origine locale ou du Hadramaout, un district côtier du sud-est de la péninsule arabique).

Ensuite, des descendants des commerçants persans, arrivés au début du XXe siècle, présents dans la région depuis plusieurs générations, sont très représentés dans le souk (boutiquiers, marchands) et dominant la corporation des boulangers. Les grandes familles de cette catégorie détiennent des passeports arabes. Mais leur nationalité émirienne, acquise au cours du siècle, ne leur permet pas de participer aux affaires de la cité à même hauteur que les autochtones dubaïotes "de souche".

Nombre d'étrangers sont soumis au système de la *kafala* (ou *sponsorship*). Ils sont placés sous la responsabilité et la protection d'un *kafil*, citoyen dubaïote, qui opère en échange un prélèvement sur leurs revenus. Privilège essentiel de la citoyenneté, la *kafala* réserve 51% de la propriété de toute entreprise à un partenaire émirati. Les droits de propriété sur un bien immobilier ou sur une entreprise détenus par l'étranger s'apparentent alors plutôt à des concessions. Les étrangers soumis à la *kafala* peuvent, à tout moment, être expulsés. Leur intérêt est donc de se cantonner strictement à leur activité professionnelle. Notons que le système de la *kafala* est contesté par l'OMC et pourrait donc être réformé.

Les membres de professions libérales ou les cadres venus du Proche-Orient pour exercer leur métier durant quelques années, avant de retourner avec leurs économies s'installer dans leur pays d'origine, sont utiles à l'émirat. Ils jouissent donc d'une situation économique et sociale moins précaire : contrats négociés de gré à gré, de longue durée, possibilité de faire venir leur famille, etc.. Cette population reste cependant vulnérable, à la merci d'une faute professionnelle, d'une maladresse d'expression, ou de la dégradation des relations entre leur pays d'origine et l'émirat. Cela avait été le cas à l'occasion de la guerre du Golfe en 1990 : Palestiniens et Jordaniens avaient souffert de la position pro-irakienne de leurs dirigeants.

Au bas de l'échelle, une population immigrée a remplacé l'esclavage statutaire aboli dans les années 1950. Main d'œuvre assez peu qualifiée, "importée" par des intermédiaires ou par les entreprises elles-mêmes, elle assure le fonctionnement, au quotidien, de l'économie domestique, industrielle et des services. On la retrouve sur tous les grands chantiers de l'émirat. Recrutée sous contrat à durée déterminée dans la plupart des cas, sa condition se réduit à la valeur de son travail. Il s'agit principalement d'hommes venus en célibataires (la population de

l'émirat est masculine à 71%), d'Asie du Sud et du Sud-Est. Ils sont souvent très dépendants de leurs employeurs ou de leurs *sponsors*, qui ont avancé les frais de voyage et de séjour et qui conservent leur passeport. En fin de contrat, ces immigrants peuvent passer à la clandestinité.

C'est ainsi que l'on peut voir coexister, sur les nombreux chantiers BTP de l'émirat, une main d'œuvre pakistanaise peu qualifiée, des ouvriers indiens qualifiés, des contremaîtres sikhs, des ingénieurs et cadres dirigeants arabes, perses ou occidentaux.

Importations et réexportations : un système de comptoir

Dubaï est devenu un grand centre mondial de réexportation après Hongkong et Singapour.

La majeure partie des produits manufacturés sont importés d'Asie et du sous-continent indien. En 2003, la Chine est devenue le premier fournisseur de l'émirat (5 230 M d'USD en valeur), suivie par l'Inde (4 099 M d'USD) et le Japon (3 998 M d'USD).

Les réexportations depuis Dubaï (en millions d'USD)

	2001	2002	2003	Évolution 2001/2003
Iran	2 279	3 252	4 573	100,7
Arabie saoudite	1 391	1 691	1 496	7,5
Inde	738	983	1 218	65
Irak	388	789	963	148,2
Koweït	635	707	855	34,6
Pakistan	479	576	779	62,6
Suisse	260	336	652	150,8
Hong-Kong	554	688	558	0,7
États-Unis	395	501	513	29,9
<i>Jebel Ali Free Zone</i>	254	307	432	70,1

Source : *Department of ports and customs (2004)*
www.dxbcustoms.gov.ae/index_frame.asp

Si les autres émirats de la Fédération ont longtemps été les premiers clients de Dubaï, ce cercle s'est aujourd'hui élargi pour englober l'ensemble des six pays membres du CCEAG [4], puis progressivement, l'Asie, la Russie et l'Europe. Les premiers marchés de réexportation de l'émirat sont ses puissants voisins du Golfe. Tout d'abord l'Iran : plus de 2 000 maisons de commerce iraniennes s'y sont installées. Puis, l'Arabie saoudite, l'Inde, d'autres États voisins du Golfe et de l'océan Indien. On notera la place de la Suisse devenue une importante destination des réexportations de Dubaï.

Dubaï rayonne aussi de plus en plus vers l'Asie centrale ex-soviétique, la Transcaucasie et même au-delà. Les Républiques musulmanes ont redécouvert les antiques routes caravanières et les réseaux qui les reliaient au monde arabe.

L'organisation d'un territoire voué à la gestion de flux

L'avantage de Dubaï repose non seulement sur ses réseaux de commerçants, mais aussi sur l'étendue et la rapidité de ses liaisons avec le monde extérieur, sur l'efficacité de son hub aéroportuaire. Les moyens de transport utilisés sont diversifiés, en fonction des besoins : des dhows [5] qui relient rapidement Dubaï à Qishm ou à Bandas Abbas sur la côte iranienne, aux avions gros porteurs qui desservent les villes les plus lointaines de l'arrière-pays aérien de Dubaï, en passant par les navires venus déverser leurs conteneurs sur les quais de Jebel Ali.

Ainsi, différents aménagements assurent la gestion des flux de marchandises et de passagers à l'échelle régionale et mondiale. Leurs développements programmés témoignent des ambitions de Dubaï.

L'aéroport (*Dubai International Airport*) est devenu une plaque tournante du trafic aérien international : deuxième aéroport du Moyen-Orient et deuxième du monde pour le nombre de

passagers en transit, après celui de Narita à Tokyo. Son trafic a atteint, en 2004, 21,7 millions de passagers, transit compris (contre 18 millions en 2003, déjà en croissance de 13% par rapport à 2002). Il est desservi par de nombreuses compagnies internationales, qui le relient à environ 140 destinations (2002). L'aéroport dispose d'un vaste centre commercial (*Duty free shopping centre*). Un troisième terminal est actuellement en construction et devrait ouvrir en 2006, doublant ainsi la capacité de l'aéroport. Il pourra accueillir les futurs Airbus A380 et pourrait gérer 60 millions de passagers en 2010.

Par ailleurs, un second aéroport international (*Jebel Ali International Airport - JXB*), localisé à Jebel Ali (ou Djebel Ali), à 30 minutes au nord du centre-ville de Dubaï, est en construction depuis janvier 2005. Une plate-forme multi-modale intégrée (air - mer - route), la *Dubai Logistics City* (DLC) associera ainsi le port (*Jebel Ali Port*) et sa zone franche (la *Free Zone*) au futur aéroport. Son ambition est de devenir un carrefour logistique de dimension mondiale, plaque tournante essentielle à l'échelle du Golfe et du Moyen-Orient. À terme, le complexe devrait s'étendre sur 140 km². Le programme est développé par une *joint-venture* associant Dar Al-Handasah (groupe libanais basé à Beyrouth) et Aéroports de Paris. Il est prévu que, d'ici 20 ans, cet aéroport puisse accueillir 40 millions de passagers par an.

L'émirat s'est doté, en 1985, d'une compagnie aérienne, *Emirates Airlines*, qui appartient à l'État. Elle est vite devenue emblématique de Dubaï, par son dynamisme et sa rentabilité. Le nombre de passagers transportés est passé de 2,25 millions sur l'exercice 1994-95 à 10,4 millions sur l'exercice de 2003 - 2004. La compagnie dubaïote dessert 70 destinations en 2005 : le tableau ci-contre témoigne de leur diversité à une échelle mondiale, de l'importance des destinations asiatiques et de la modestie des destinations africaines. Emirates est une grosse consommatrice d'Airbus et a, d'ores et déjà, commandé 43 Airbus A380.

La zone aéroportuaire internationale a aussi une importante dimension fret avec un espace de stockage concentré dans un *Cargo village* capable de traiter 500 000 t/an et directement connecté aux zones industrielles avoisinantes, aux États et aux ports du voisinage, grâce à sept quais de fret combiné air-mer. Ainsi ne faut-il que quatre heures pour transférer un colis du porte-conteneur à l'avion cargo.

En dépit de conditions naturelles peu propices et d'une situation peu favorable à l'intérieur du Golfe arabo-persique, Dubaï a rapidement développé ses infrastructures portuaires. Quatre ports aux rôles complémentaires s'échelonnent du nord au sud de la ville. Les anciens ports de Hamriya et de la Crique ont été approfondis et modernisés. Le port de la Crique accueille, au pied des tours de verre et d'acier, des dhows [5] qui assurent les réexportations vers l'Iran.

Depuis le début des années 1970, deux ports commerciaux modernes ont été aménagés : Jebel



Emirates
Welcome to Emirates

Emirates flies to more than **70 destinations** worldwide.

Please select your country of residence from the links below to find out more about offers in your region

Europe & US	Middle East	Asia	Australasia
Austria	Bahrain	China	Australia
Deutschland	Jordan	中国	New Zealand
France	Kuwait	Hong Kong	Africa
Italia	Lebanon	India	Egypt
Россия	Oman	简体中文	South Africa
Switzerland	Qatar	Indonesia	
Turkey	Saudi Arabia	Japan	
UK	UAE / اللغة العربية	日本	
USA		Korea	
		Malaysia	
		Pakistan	
		Singapore	
		Sri Lanka	
		Thailand	

Source : Flight scheduler de la Compagnie aérienne Émirat es.

<http://sched.emirates.com/sched/.../selection&airportType>
et

http://travel.theemiratesnetwork.com/airlines/emirates_ai

Ali et Port Rachid (ou Port Rashid).

Mis en service en 1972, Port Rachid est situé juste au sud de l'embouchure de la Crique, à proximité immédiate de la ville et de l'aéroport. Il offre 7 km de quais de déchargement et plus de 167 000 m² d'entrepôts couverts. Le port est tout entier gagné sur la mer et ses môles enserrant un vaste plan d'eau. Il se prolonge au sud par des bassins de radoub et une cale sèche pour pétroliers géants.

De son côté, le port de Jebel Ali, creusé dans les sables littoraux à 40 km au sud de la ville, a, dès l'origine, été destiné à pallier l'épuisement programmé des ressources pétrolières. Il comporte une cale sèche pour supertankers faisant de Dubaï la rivale de Bahreïn comme station-service de la région, avec 15 km de quais, 42 500 m³ d'entrepôts frigorifiques. C'est devenu le grand port de transbordement de la péninsule arabe et des pays riverains du Golfe. Il dessert aussi la mer Rouge et l'océan Indien. Le port de Jebel Ali est associé à une immense zone franche où de nombreuses multinationales (General Motors, Siemens, Schneider, etc.) ont ouvert des succursales. Des marchandises venues du monde entier y sont entreposées, conditionnées, parfois transformées, puis réexpédiées.

Un système de zones franches thématiques diversifiées accompagne ces infrastructures. On en dénombre actuellement neuf. Jebel Ali, la première zone franche en date établie dans la Fédération des EAU est la plus étendue et enregistre le plus grand nombre d'entreprises.

En pop-up, une présentation des zones franches (texte et tableau)

Un système de zones franches thématiques diversifiées accompagne les infrastructures de l'émirat. En 2005, on en dénombre neuf. Jebel Ali, la première zone franche en date établie dans la Fédération des EAU, est la plus étendue et enregistre le plus grand nombre d'entreprises. Elle permet aux investisseurs d'échapper à l'obligation pour tout investisseur à Dubaï de réserver 51% des parts au minimum à un *sponsor* local. La *Jebel Ali Free Zone* (JAFZ) a permis au port de Jebel Ali de devenir le plus florissant hub régional.

La *Dubaï Airport Free Zone* (DAFZ), inaugurée en mars 1999, permet l'importation et la réexportation, hors douane, et le traitement du fret aérien.

Zone et sigle	Date de création	Thème d'activité	Superficie	Nombre d'entreprises
Jebel Ali Free Zone (JAFZ)	1985	Industrie manufacturière, distribution, logistique, stockage.	100 km ²	2 600 (+ 1 000 offshores)
Dubaï Airport Free Zone (DAFZ)	Nov. 1996	Commerce, services, industrie.	1,2 km ²	317
Dubaï Internet City (DIC)	Janv. 2000	<i>Back-Office</i> , développement logiciel, marketing et ventes.	4 km ²	325
Dubaï Media City (DMC)	Janv. 2001	Production radio, TV, publication, publicité, médias.	0,3 km ²	550

Knowledge Village (KV)	2003	Universités, e-learning, éducation.	1 km ²	ND
Dubaï Cars and Automotive Zone (DUCAMZ)	Avril 2000	Commerce, automobiles.	0,75 km ²	215
Dubaï Gold and Diamond Park	Mai 2001	Commerce et fabrication de bijoux d'or et de diamants.	0,05 km ²	37 détaillants et 118 fabricants
Dubaï Metals and Commodities Center	Avril 2002	Or et métaux précieux, diamant et pierres de couleur, autres marchandises.	3 km ²	130 investisseurs
Dubaï International Financial Center	2004	Finance, assurance, réassurance.	0,5 km ²	ND

Source : la Mission économique de l'Ambassade de France auprès de la Fédération des EAU : www.missioneco.org/emirats/index.asp

Les autorités ont fondé une "Internet City" (DIC) qui a ouvert ses portes en 2000. Il s'agit d'une zone franche vouée au commerce électronique et au multimédia. Le monopole de la compagnie nationale Etisalat (Émirat es Telecommunications Corp.) en matière de fournisseurs d'accès a été aboli.

La plupart des pays du Moyen-Orient se sont efforcés, jusqu'à présent, de bloquer l'accès de leurs citoyens à l'Internet, au prétexte de les protéger de la pornographie, mais surtout de la contagion idéologique des "occidentaux". L'ouverture de cette zone franche à Dubaï aura certainement un impact fort sur les citoyens saoudiens qui pourront se connecter au monde grâce à un simple numéro de téléphone à Dubaï, tout comme le font les Syriens à travers le réseau libanais. L'impact de la zone franche de Dubaï pourrait alors être comparable à celui de la chaîne de télévision Al-Jazira au Qatar.

Géoconfluences, le 20/09/2005

Les spécialisations fonctionnelles du territoire : aménagement et artificialisation du milieu

Des fonctions touristiques et commerciales étroitement imbriquées[6]

Le tourisme est devenu un secteur prioritaire pour diversifier les ressources de l'émirat, ce qui contraste avec bon nombre de pays de la région qui ont fermé leurs frontières aux touristes occidentaux. Les voyageurs de la destination, soutenus par les autorités, ont ciblé une clientèle européenne de rang moyen, en se fondant sur ses atouts réels (la mer, le soleil, le désert, le

shopping, la capacité hôtelière) et en créant de toutes pièces le "produit" Dubaï avec un décor artificiel. Mais les visiteurs proviennent aussi du voisinage régional : ainsi, le souk de l'or attire une nombreuse clientèle féminine venue d'Iran.

L'activité commerciale est stimulée par le *Dubai Duty Free* de l'aéroport international, par le *Dubai Shopping Festival* qui a lieu chaque année en mars depuis 1996. Les *mall* [2] de Dubaï sont peut-être les seuls lieux où se côtoient les différentes populations résidentes ou de passage dans l'émirat. Leurs vastes et luxueuses galeries sont un lieu de promenade pour les habitants, tous sexes, âges et origines confondus.

Le nombre de touristes s'est élevé à 4,9 millions en 2003, auxquels il faut ajouter les quelques 16 millions de passagers en transit. Et la croissance est très rapide puisque, selon les statistiques de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), on en dénombrait 3,6 millions en 2001 et 1,6 millions en 1995. D'ici à 2010, l'émirat a l'ambition d'accueillir 15 millions de visiteurs par an, davantage encore après l'ouverture du nouvel aéroport de Jebel Ali, ce qui en ferait une des toutes premières destinations de la planète. En 2002, l'origine des touristes se décomposait ainsi : 41% d'arabes, 26% d'européens et 22% d'asiatiques.

Ce secteur fournit 16% du PIB (2002) et il faut aussi tenir compte des effets induits (commerce hors taxes, revenus de la compagnie Emirates, etc.) pour en mesurer l'impact d'ensemble. Avec 64 salons internationaux en 2003, Dubaï envisage aussi de devenir une place de référence pour la tenue de grands événements internationaux.

Des projets à leur réalisation : le monde des superlatifs

Des projets, tous plus ambitieux les uns que les autres, leur réalisation s'enchaînent à un rythme soutenu. Ce mouvement devrait se poursuivre, voire s'accélérer si les revenus pétroliers se maintiennent à un niveau élevé.

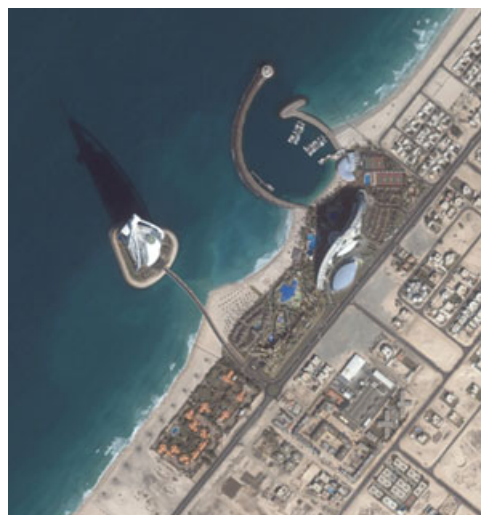
Le Burj Al-Arab



Source : Corporate Brochure - www.dubailand.ae

Le Burj Al-Arab, hôtel en forme de voile tendue vers le large, réputé le plus cher du monde, a longtemps symbolisé l'émirat, sa modernité et son ouverture sur le monde.

On distingue aussi, sur la côte à proximité du Burj Al-Arab, le Jumeirah Beach Hotel en forme de vague ainsi qu'une petite marina. Une large route littorale dessert ces complexes touristiques.



Source : image Ikonos (2000) disponible sur le site de M. M. Yagoub - UAE University, College of Humanities and Social Sciences, Geography Program

<http://faculty.uaeu.ac.ae/myagoub/index.h>

Le promoteur d'État, Emaar, joue un rôle essentiel dans ces réalisations futuristes telles que : le complexe immobilier de Dubai Marina ; l'immeuble de Burj Dubai, qui, avec ses quelques 800 mètres, se voudrait le "plus haut de la planète" ; le Dubai Mall qui serait le "plus grand centre commercial du monde". Mais la concurrence mondiale sur le front des superlatifs est engagée !

De son côté, la *Nakheel Corporation*, firme du Sultan Ben Sulayem, une des personnalités riche et influente de l'émirat, a engagé les programmes d'artificialisation du littoral les plus osés. À terme, Dubaï devrait se doter d'un ensemble d'îles (les programmes *The Palm* et *The World*) comportant hôtels, zones résidentielles, marinas, etc.

Projets et programmes d'aménagement à Dubaï

Pour en savoir plus, des précisions et des détails dans le document en pop-up sur ces projets et programmes : Dubaïland, les îles palmiers (*Palm Islands*), les îles monde (*The World*), etc.)

Palm Islands, les îles palmiers



D'après le site officiel du projet des Palm Islands : www.thepalm.ae

Trois Palm islands (ou îles palmiers, le nom venant de leur forme de palmier géant) vont être édifiées successivement. Chacune sera protégée par un récif-barrière de 15 km. Les deux premières, Palm Jumeirah (déjà très avancée, voir les images spatiales ci-dessous) et Palm Jebel Ali ajouteront 240 km de plages à l'émirat. Une troisième "île-palmier", Palm Deira est également programmée.



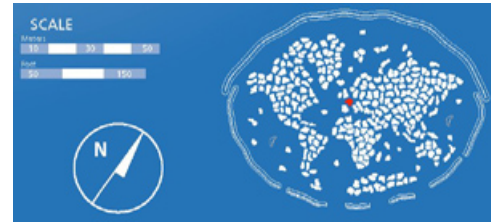
The World, un "projet monde" dont le pavage insulaire symbolise la planète

The World comportera 250 à 300 îlots de 2 à 8 hectares, inscrits dans un carré de 5,5 km de côté, situé à 4 km du littoral, à mi-chemin entre le fameux hôtel Burj Al-Arab et port Rachid. Les îlots, séparés les uns des autres par des chenaux larges de 50 à 100 m, seront occupés par un hôtel, un lotissement ou une maison individuelle. L'ensemble simulera un planisphère, symbolisant des pays ou des lieux repères dans le monde.



The World, programme symbolisant un planisphère : www.theworld.ae

Un exemple d'île : la France



L'île "France" couvre 4 ha (9,88 acres).

Son descriptif : www.theworld.ae/masterplan/E/E_4.pdf

Au total, ces programmes, une fois achevés, devraient représenter environ 800 km (500 miles) de front de mer artificiel, augmentant d'autant le linéaire côtier de l'émirat.

Pour les autorités de Dubaï, ces réalisations exceptionnelles doivent faire de l'émirat un haut lieu du tourisme mondial.

Observé depuis l'espace : un littoral artificialisé

Les photographies ou les images de provenance spatiale sont précieuses pour pouvoir observer ce littoral en évolution que la cartographie traditionnelle peut difficilement suivre.

Leurs sources sont diverses : images des capteurs de satellites à défilement (programme Spot européen, Landsat américain, Ikonos russe, etc.) ou photographies prises à l'occasion de diverses missions spatiales ou depuis la Station spatiale internationale (ISS). Voir la partie "Ressources en ligne" en bas de page.



Palm Jumeirah, la plus avancée des îles du projet The Palm : en septembre 2003

Source : le site de M. M. Yagoub

http://faculty.uaeu.ac.ae/myagoub/main_satellite_gallery.htm

Une version très précise (mais de 2,8 Mo) permet de faire une véritable "visite virtuelle" du chantier (Dubai-Detailed Palm Island) :

http://faculty.uaeu.ac.ae/myagoub/Remote2/palm_island_sept9_2003_dg.jpg

Des îles émergent des eaux du Golfe

On peut constater l'état d'avancement de Palm Jumeirah et de The World dont la silhouette, représentant la planète, commence à apparaître.

Observées en janvier 2004 par la mission ISS 006



Par la mission ISS 011 (été 2005)



Les deux images ci-dessous proviennent des photographies prises à partir de la Station spatiale internationale :

The Gateway to Astronaut Photography of Earth, Image Science and Analysis Laboratory, NASA-Johnson Space Center :

<http://eol.jsc.nasa.gov/default.htm>

De nouveaux supports documentaires, tels que la mosaïque d'images proposée par Google Earth, ne rendent pas encore compte, à ce jour du moins, de l'évolution de la bande littorale des EAU.

Voir : <http://earth.google.com> (> Free version / Coordonnées : 25°12'26 N et 55°05'07 E)

L'impact environnemental de tels travaux en zone littorale sera certainement conséquent. À l'initiative de la municipalité de Dubaï, un programme scientifique observe les évolutions hydrologiques et géomorphologiques de la bande littorale (Dubai Coastal Zone Monitoring Programme). On y trouve divers éléments d'information (méthodes d'observation, des mesures, etc.), des webcams, une image de la bande côtière mais les effets de ces nouveaux édifices ne

sont pas clairement abordés. www.dubaicoast.org

Les vulnérabilités d'un territoire en rapide mutation

Une métropolisation en devenir

Souvent comparée à Singapour et à Hongkong, la cité-État relève-t-elle du modèle de la "ville globale", métropole d'envergure planétaire structurant les réseaux à l'échelle mondiale ? On peut s'interroger sur le degré de la métropolisation engagée et certaines réserves peuvent être émises. (Lavergne, [1])

Dubaï jouit d'un statut de quasi-capitale : elle est le siège d'un émirat fédéré au sein de la Fédération des EAU et elle abrite un nombre important de consulats qui fonctionnent comme des quasi-ambassades. Au niveau fédéral son émir, Cheikh Maktoum bin Rachid al-Maktoum, est vice-président et premier ministre de la Fédération. Mais toutes les fonctions d'autorité sont monopolisées par la famille régnante d'Abu Dhabi dont le prince héritier détient le portefeuille de la défense.

La puissance économique de l'émirat doit être relativisée car, on l'a vu, les activités de stockage, de transit et de réexportation l'emportent encore sur la véritable production manufacturière : 35% des entreprises seulement se consacrent à la production industrielle. La place de Dubaï apparaît avant tout spécialisée dans ses fonctions logistiques, immobilières, commerciales et touristiques.

Par ailleurs, Dubaï n'est pas une place financière de rang international. Le pôle financier de la Fédération est plutôt localisé à Abu Dhabi. Les fonctions dirigeantes à rayonnement international y sont rares et les représentations des multinationales qui s'y sont implantées ont surtout une fonction régionale. Leur autonomie par rapport au siège ou à la maison-mère est limitée.

On a également vu que, si la diversité des nationalités des populations travaillant dans l'émirat donne réellement l'image d'une ville composite et cosmopolite, l'absence de lien social entre les différentes catégories socio-professionnelles, les différences de statut, le caractère transitoire des séjours qui sont souvent des parenthèses, ne font pas de Dubaï un creuset humain. Ils ne permettent pas l'émergence d'une citoyenneté métropolitaine telle qu'on peut l'observer à Hong-Kong ou à Singapour. La question de l'enracinement de la population et de sa participation à la conception et à la gestion de cet ensemble urbain est posée. Rarement la citoyenneté n'a été aussi dissociée de la citoyenneté. Les lieux de socialisation sont rarement mixtes. Seuls les fameux *mall* [2] favorisent le côtoiement, mais pas les rencontres.

Donc, Dubaï ne jouit pas de tous les attributs d'une métropole et son rôle est plus celui d'une place relais dans l'espace mondial qu'un centre d'impulsion majeur.

Un avenir incertain

Les orientations volontaristes de l'émirat en direction des fonctions commerciales et touristiques sont destinées à préparer le temps, désormais en vue, de l'après-pétrole. Il reste cependant dépendant des capitaux fournis par le marché pétrolier pour financer des projets qui peuvent sembler "pharaoniques". Mais, dans l'immédiat, le renchérissement probablement durable du prix des hydrocarbures peut aider à cette transition.

Les évolutions et les incertitudes géopolitiques du Moyen-Orient pourraient également peser sur l'avenir de Dubaï. On peut imaginer différents scénarios.

Tout d'abord celui d'une normalisation progressive de la région et de son ouverture aux marchés mondiaux. Dans ce cas, la place de Dubaï pourrait être en concurrence avec d'autres localisations du Moyen-Orient. Elle bénéficierait moins de son rôle de synapse culturel, de porte d'entrée et de sortie des marchandises. Par exemple, l'Iran cherche aujourd'hui à rapatrier une partie des activités de zone franche commerciale et industrielle sur son sol, en développant l'île de Qishm (ou de Qeshm). Le sultanat d'Oman s'est doté, en 1999, du hub de Mina Raysut à Salalah où il exploite aussi le concept de port d'éclatement régional, offrant de plus l'avantage

de se trouver en eaux libres directement sur l'océan Indien.

Le scénario inverse d'une déstabilisation croissante de la région n'est pas à exclure. Si, jusqu'à présent, l'émirat a su profiter des différentes crises régionales, une insécurité plus grave, susceptible d'entraver les flux d'échange par voies maritime et aérienne, remettrait fondamentalement en cause son modèle qui s'efforce de donner l'image d'un havre de tranquillité à l'écart des risques de la région.

Les problèmes identitaires pourraient aussi devenir des freins au développement de l'émirat. Avec une population résidente composée à 84% d'expatriés (sans compter les clandestins), soit quelque 140 nationalités, à 71% masculine, des tensions pourraient se manifester. La minorité autochtone dubaïote (officiellement 16% de la population donc), pourrait être submergée par son propre succès, contrainte de confier l'essentiel de son organisation à des "technocrates" immigrés. Comment alors pourra-t-elle conserver durablement sa prééminence dans la gouvernance du territoire ? Que restera-t-il de l'identité dubaïote ?

Les réformes qui s'imposeraient pour engager une meilleure intégration des expatriés, comme une réforme de la *kafala* [7] par exemple, pourraient induire des réactions de rejet de la part des nationaux dont les revenus et le pouvoir en dépendent. Ainsi, Marc Lavergne [1] fait-il remarquer qu'une partie importante de la population dubaïote *"préférerait jouir en paix de ses pétrodollars, dont la masse, même relativement modeste par rapport à celle que reçoit Abu Dhabi, suffirait à assurer, sous forme de placements, un revenu confortable à l'ensemble des citoyens en leur épargnant cette dépossession de soi dont ils sont victimes"*. Mais, pour combien de temps ?

Si Dubaï s'inscrit dans son environnement culturel et religieux arabo-musulman, la relative permissivité qui y règne (consommation d'alcool, rôle des femmes dans la société, poids des occidentaux) est placée sous la vigilance de l'Arabie saoudite et de l'Iran, qui utilisent cette "soupape de sécurité", mais qui en craignent aussi la contagion. Les dubaïotes eux-mêmes pourraient s'inquiéter de l'érosion de leurs propres valeurs. S'ils y répondent, jusqu'à présent, en édifiant des cloisonnements stricts entre les populations [6] vivant dans l'émirat, ce procédé peut-il être durable à plus long terme ?

L'engagement dans la mondialisation à la mode dubaïote assure une croissance certaine. Mais elle comporte aussi ses zones d'ombre. Traditionnellement, la contrebande entre Karachi et Dubaï ou l'Iran, utilisait des dhows [5] arabes ou d'autres petites embarcations, puis des avions charters jusqu'à Khartoum. L'émirat, plaque tournante de métaux précieux (le souk de l'or) est aussi celle de financements divers et parfois obscurs, dans le secteur du BTP notamment. Elle offre ainsi une place particulièrement propice à des dérives de toute sorte. L'investissement de fonds douteux, résultat de divers trafics (drogue, armes), en provenance de l'ex-Union soviétique, d'Inde, du Pakistan et d'Afghanistan par exemple, y est attesté. Certains pays s'en alarment d'autant que Dubaï ne fait pas toujours preuve de zèle pour exécuter les mandats d'arrêt internationaux relatifs à la délinquance financière. L'émirat craint que cela ne nuise à ses activités. Sous la pression du Groupe d'action financière sur le blanchiment de capitaux (GAFI) [8], une loi contre le blanchiment d'argent a été adoptée début 2002 par la Fédération des EAU. Cependant son application paraît encore insuffisante. Enfin, la *hawala* [9] fonctionnant entre Dubaï, l'Asie du Sud et le reste du monde, a pu servir à financer certaines opérations terroristes [10].

En conclusion, il apparaît difficile de faire de Dubaï un modèle de développement territorial facilement transposable. L'émirat vit largement sur la rente pétrolière tout d'abord, puis sur l'aubaine de sa situation de tête de réseaux et d'interface dans un environnement régional spécifique dont il dépend largement, malgré son engagement dans la mondialisation, enfin sur la présence d'une main d'œuvre bon marché. Le modèle de développement de ce petit territoire peut fasciner, toutefois, il a ses vulnérabilités. L'engagement, à marche forcée, dans la voie de l'immobilier de tourisme a certainement de l'avenir, à condition que l'environnement régional garde une stabilité suffisante, que l'offre n'excède pas trop la demande mondiale potentielle.

Notes

[1] Ce travail de synthèse et d'adaptation s'appuie sur les principales sources suivantes ainsi que sur les autres ressources en ligne sélectionnées au bas de cette page.

- Marc Lavergne - Dubaï ou la métropolisation incomplète d'un pôle en relais de l'économie monde - *Cahiers de la Méditerranée* ; vol 64 *Les enjeux de la métropolisation en Méditerranée* - Juin 2002 <http://revel.unice.fr/cmedi/sommaire.html?id=166> et <http://revel.unice.fr/cmedi/document.html?id=80>
- Les autres documents proposés à partir du site de Marc Lavergne (Géopolitique du monde arabe) : www.marc-lavergne.com
- Les pages de la Mission économique de l'Ambassade de France auprès de la Fédération des EAU : www.missioneco.org/emirats/index.asp
- Jean-Christophe Gay - Les îles artificielles de Dubaï - Mappemonde, n°76 (4-2004) <http://mappemonde.mgm.fr/num4/lieux/lieux04402.html>

[2] Le principe et l'aménagement de *shopping mall* (simplifié en *mall*) ou centre commercial (peut aussi être traduit par galerie marchande), vient des États-Unis puis s'est largement répandu à travers le monde. Les *malls* occupent une superficie importante, comportent des espaces piétonniers couverts et permettent d'accéder à une offre commerciale diversifiée.

[3] Les attentats du 11 septembre 2001 ont incité nombre de ressortissants arabes d'Amérique du Nord à regagner le Moyen-Orient, avec leurs capitaux.

[4] Le Conseil de coopération des États arabes du Golfe (CCEAG), anciennement Conseil de coopération du Golfe (CCG), a été fondé en 1981 à Abu Dhabi, avant tout dans un but de défense collective face à la menace iranienne. Il regroupe, aux côtés des États membres de la Fédération des EAU, l'Arabie saoudite, le Qatar, Oman, Bahreïn et le Koweït.

[5] À l'origine, dhow et le terme générique donné à tous les voiliers, grésés de voiles latines et rapides, faisant du cabotage dans le Golfe arabo-persique. En français, on peut le traduire par boutre. De nos jours, les voiles sont surtout réservées aux effets de carte postale et aux attractions touristiques. Les dhows contemporains les ont souvent remplacées par de puissants moteurs qui permettent, éventuellement, de déjouer la vigilance de gardes-côtes ou autres douaniers.

[6] Les intitulés des ministères de Dubaï sont évocateurs : *Department of tourism and commerce marketing* (DTMC), *Department of Naturalization and Residency* (créé en 1971). Voir ci-dessous dans la partie "Ressources en ligne".

[7] Le système de la *kafala* (ou *sponsorship*) place les étrangers sous la responsabilité et la protection d'un *kafil*, citoyen dubaïote, qui opère en échange un prélèvement sur leurs revenus. Privilège essentiel de la citoyenneté, la *kafala* réserve 51% de la propriété de toute entreprise à un partenaire émirati. Les droits de propriété sur un bien immobilier ou sur une entreprise de l'étranger s'apparentent ainsi plutôt à des concessions.

[8] Le Groupe d'action financière sur le blanchiment des capitaux (GAFI) est un organisme intergouvernemental qui a pour objectif de concevoir et de promouvoir, aussi bien à l'échelon national qu'international, des stratégies de lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme : www.fatf-gafi.org/document/43/.../1,00.html

Le GAFI avait menacé de placer les EAU sur sa liste noire mais il y a renoncé en tenant compte de la promulgation d'une loi de lutte contre le recyclage financier et le renforcement du contrôle de la Banque centrale.

[9] En arabe, le mot *hawala* signifie confiance et il désigne un système de transfert de fonds informel. Les modes de financement *hawala* sont pratiqués dans toute l'Asie : *hundi* en Inde, *padala* aux Philippines, *fei ch'ien* en Chine (littéralement "argent qui vole"), ou *flying money* ou *chop system*, etc.. Apparus de longue date, ils protégeaient les marchands trop souvent attaqués par les brigands, sur la "Route de la soie" par exemple, et ils permettaient de réduire

les frais de courtier. Plus récemment, ce système s'est développé à la faveur des mouvements migratoires et de diverses diasporas asiatiques et moyen-orientales. Les travailleurs immigrés peuvent avoir recours aux *hawaladars* plutôt qu'à la Western Union pour transférer leurs gains à la famille restée au pays. Il convient donc de distinguer les "*hawalas* blanches" (selon une dénomination reprise par Interpol), utilisées à des fins licites, des "*hawalas* noires" liées à des activités illégales ou terroristes.

[10] Interpol - www.interpol.int - propose deux textes qui évoquent le fonctionnement de la *hawala* et le rôle de Dubaï dans certains mécanismes de financement international d'activités illégales :

- *The hawala alternative remittance system and its role in money laundering* - Secrétariat Général d'Interpol, Lyon, Janv. 2000) : www.interpol.int/Public/FinancialCrime/MoneyLaundering/hawala/default.asp
- *The links between intellectual property crime and terrorist financing* - Audition publique de Ronald K. Noble, Secrétaire général d'Interpol devant la Commission des affaires étrangères de la Chambre des représentants (16 juillet 2003) : www.interpol.org/public/ICPO/speeches/SG20030716.asp

Ressources en ligne (dont un certain nombre sont en anglais)

Sur Géoconfluences, les dossiers et les articles suivants :

- **De villes en métropoles** : voir le glossaire du dossier
- **Mobilités, flux et transports** : voir, entre autre, les pages de Nathalie Fau consacrées au détroit de Malacca

Sources scientifiques, expertises, sources éducatives

- Marc Lavergne - Dubaï ou la métropolisation incomplète d'un pôle en relais de l'économie monde - *Cahiers de la Méditerranée* ; vol 64 *Les enjeux de la métropolisation en Méditerranée* - Juin 2002 <http://revel.unice.fr/cmedi/sommaire.html?id=166> et <http://revel.unice.fr/cmedi/document.html?id=80>
- Ainsi que les autres documents proposés à partir du site de Marc Lavergne (Géopolitique du monde arabe) : www.marc-lavergne.com
- Jean-Christophe Gay - Les îles artificielles de Dubaï - *Mappemonde*, n°76 (4-2004) <http://mappemonde.mgm.fr/num4/lieux/lieux04402.html>
- Fariba Adelkhah - Transformation sociale et recomposition identitaire dans le Golfe : parfois malgré eux, toujours entre deux - *Cemoti*, n° 22 - *Arabes et Iraniens* - 4 mars 2005 : <http://cemoti.revues.org/document136.html>
- Un programme scientifique de suivi des évolutions hydrologiques et géomorphologiques de la bande littorale (*Dubai Coastal Zone Monitoring Programme*). Diverses données intéressantes sur le milieu littoral, des webcams : www.dubaicoast.org

Sites institutionnels, organismes publics ou consulaires

- Par le Ministère des affaires étrangères, la Fédération des Émirats arabes unis : www.diplomatie.gouv.fr/fr/pays-zones-geo_833/emirats-arabes-unis_428/index.html
- Les pages de la Mission économique de l'Ambassade de France auprès de la Fédération des EAU : www.missioneco.org/emirats/index.asp
- La Chambre de commerce et d'industrie d'Abu Dhabi : www.abudhabichamber.ae/user/default.aspx
- Le *French business council* : www.fbcdubai.com
- La *Dubai ports authority* : www.dpa.co.ae/index.html
- Ministère du plan de la Fédération des EAU (statistiques et données variées) : www.uae.gov.ae/mop/E_home.htm

- Ministère du développement économique de Dubaï (des données statistiques) : www.dubaied.gov.ae/main/gn/Home
- Ministère du tourisme (*Department of tourism and commerce marketing* / DTMC), en différentes langues dont le français : http://dubaitourism.ae/fr_default.asp
- Ministère de la naturalisation et de la résidence (*Department of Naturalization and Residency*, créé en 1971) : www.dnrd.gov.ae/dnrd/default.htm
- Ministères des ports et de la douane (*Department of ports and customs*) : www.dxbcustoms.gov.ae/index_frame.asp
- *UAE Interact*, site officiel d'information ministériel de la Fédération des EAU, met à disposition divers documents cartographiques, photographiques, des fiches éducatives (économie, infrastructures, etc.) sur les émirats : www.uaeinteract.com Ainsi qu'un *Yearbook* en version française (différentes unités à télécharger en .pdf) : www.uaeinteract.com/uaeint_misc/pdf_2005/index.asp
- Le Conseil de coopération des États arabes du Golfe (CCEAG) : www.gcc-sg.org/home_e.html
- La Ligue des États arabes : www.arableagueonline.org/arableague/index_en.jsp
- L'Organisation de la conférence islamique : www.oic-oci.org/index_french.asp
- L'Organisation des pays exportateurs de pétrole (*Organization of the Petroleum Exporting Countries* - OPEC / OPEP) : www.opec.org/home

Divers (sites informatifs, promotionnels, etc.)

- Dubaï présentée par l'Encyclopédie coopérative Wikipedia : <http://en.wikipedia.org/wiki/Dubai>
- Un dossier avec diaporama sur L'Internaute : www.linternaute.com/savoir/diaporama/dubai/en-savoir-plus.shtml
- Reportage du Guide du routard : www.routard.com/mag_reportage/57/les_mirages_de_dubai.htm
- *The Emirates Network (TEN)*, agence d'information spécialisée (> *Living Here*) : <http://guide.theemiratesnetwork.com>
- Site d'informations touristiques et diverses, avec webcams : www.visitdubai.info
- Les aménagements littoraux artificiels des *Palm Islands* : www.thepalm.ae et *The World*, programme symbolisant une planisphère : www.theworld.ae
- Le site du projet d'hôtel sous-marin dont l'ouverture est prévue en décembre 2006 : www.hydropolis.com (en anglais).
- Le futur aéroport de Jebel Ali : www.dubailogisticscity.net/Default.aspx
- Des promoteurs opérant à Dubaï, le promoteur d'État Emaar : www.emaar.ae et la Nakheel Corporation : www.nakheel.ae
- Des agences immobilières : www.palmsales.ca/apartments/index.html et www.oryxrealestate.com/developments/the_palm_jebel_ali/index.php

Ressources en imagerie

Il convient de s'assurer des droits relatifs à l'utilisation de ces images.

De nombreuses images (satellitaire et autres) sont proposées sur le site de M. Yagoub, géographe émirati, spécialiste de l'information spatiale et des systèmes d'information géographique. On peut les découvrir à partir de ce site : <http://faculty.uaeu.ac.ae/myagoub> (Note : "*The material included in this site is for educational purposes only*")

Des images mises à disposition par la NASA, constituées des photographies prises par les astronautes des missions américaines (missions spatiales, navette et Station spatiale internationale) depuis les missions Mercury du début des années 1960 (*The Gateway to Astronaut Photography of Earth*) : <http://eol.jsc.nasa.gov/default.htm>

La banque de données comporte un total de 619 746 vues dont 176 148 proviennent de la station spatiale. Pour interroger la banque d'image : <http://eol.jsc.nasa.gov/sseop/sql.htm>
- Les *Palm Islands* par la société Spot Image : www.spotimage.fr/html/_66_156_558_.php

- La mosaïque d'images proposée par Google Earth : <http://earth.google.com>

*Conception, rédaction, mise en page web : **Sylviane Tabarly**,*

Mise en ligne le 20 septembre 2005

Pour citer cet article :

Sylviane Tabarly, « **Archive. Dubaï, territoire d'un nouveau type dans le monde arabe** », *Géococonfluences*, septembre 2005.

<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/de-villes-en-metropoles/corpus-documentaire/dubai-territoire-dun-nouveau-type-dans-le-monde-arabe>