

Moyen-Orient & Maghreb

Christian Bardot, Guillemette Crouzet, Fabien Perrier

ISBN : 978-2-7440-7362-8

Chapitre 3 – Les activités économiques : *Fiches thématiques*

Fiche 1 : Le cas du Golfe

A. Vers un modèle économique propre à certains émirats pétroliers ?

Sur les rivages du golfe arabo-persique, un modèle original se met en place : la manne pétrolière est utilisée dans une optique de « développement durable » à tous les sens du terme. Les dirigeants, dans le cadre notamment du Conseil de coopération du Golfe (CCG), réfléchissent à des orientations pour l'après pétrole : ils veulent promouvoir des activités qui permettent de créer des emplois pour les actifs locaux, en réduisant la main-d'œuvre étrangère, et qui soient également moins polluantes que celles liées à la transformation des hydrocarbures.

Certains émirats cherchent à devenir des pôles de la finance mondiale en profitant des fuseaux horaires pour opérer après la fermeture des bourses nord-américaines et avant l'ouverture de celles basées en Asie orientale.

- Bahreïn est devenue depuis une vingtaine d'années une des grandes places financières du monde. La banque contribue désormais plus à son PIB que le pétrole : on compte plus de 2 000 organismes bancaires dont l'installation a été facilitée par un remarquable réseau de télécommunications et une législation fiscale extrêmement libérale. Bahreïn a profité des opportunités structurelles et conjoncturelles offertes par son environnement régional : la législation saoudienne est très stricte en matière bancaire ; l'instabilité persistante a handicapé le rayonnement de Beyrouth, alors que le Liban était la « Suisse du Moyen-Orient » avant la décennie 1980. Les milieux marchands, très présents en raison de la tradition commerciale séculaire de Bahreïn, ont ainsi fait de l'émirat archipel une alternative pour les investisseurs de la planète, d'autant que la législation locale a facilité l'implantation des banques étrangères. Les OBU (*Offshore Banking Units*), arabes et occidentales, ont été attirées par ce cadre unique et par les abondantes réserves financières de la région – la 3^e banque de Grande-Bretagne, *Standard Chartered Bank*, emploie plus de 750 salariés sur place et souhaite accroître sa présence.
- L'émirat de Dubaï nourrit des ambitions similaires avec le DIFC (*Dubai International Financial Center*) inauguré en 2003. Les autorités souhaitent faire de leur pays le pôle financier du sud du Golfe, tandis que Bahreïn tient ce rôle au nord. Selon les économistes, les objectifs peuvent être atteints si la capitale économique de la Fédération des Émirats se spécialise dans la finance islamique. Elle s'affirme également comme l'un des ports les plus importants du Moyen-Orient, un relais majeur entre l'Europe et l'Asie dans le cadre de la mondialisation. Elle est devenue une vaste ville-entrepôt, une zone franche vivant de réexportation dans un environnement régional marqué par de forts différentiels économiques. La ville profite à la fois de l'expansion industrielle de l'Inde, de la demande considérable des anciennes républiques soviétiques d'Asie centrale et des besoins occasionnés par les opérations militaires en Irak et en Afghanistan. Son aéroport Al Maktoum est un *hub* majeur en matière de flux de marchandises et de personnes : il ne cesse de s'agrandir et ouvre en 2010 un nouveau terminal capable de recevoir plus de 5 millions de passagers. Les compagnies émiraties Etihad, basée à Abu Dhabi, et Emirates Airline, à Dubaï, sont devenues des acteurs incontournables du trafic aérien vers l'Asie centrale et l'Extrême-Orient notamment. Des compagnies *low-cost* contribuent aussi à l'essor du trafic. L'émirat de Sharjah promeut aussi son aéroport international, contribuant au nouveau rôle de la Fédération des Émirats dans les flux aériens mondiaux : plus de 8 millions de passagers ont transité par Abu Dhabi au cours des neuf derniers mois de l'année 2009.

Dubaï reproduit-elle le modèle de Hong-Kong ou de Singapour ? L'essor de son économie repose sur la revitalisation de son passé lorsque, sous domination britannique, la cité-État s'est imposée, après l'effondrement des ports iraniens au début du xx^e siècle, comme l'entrepôt du Golfe méridional. En effet, depuis un siècle, les pratiques de transit et de stockage sont au cœur d'un mouvement de marchandises de vaste ampleur : le commerce de réexportation compte pour plus de 70 % des exportations de Dubaï. L'essor s'accompagne du processus de conquête d'un *hinterland* aux limites sans cesse repoussées. L'expansion incombe autant au volontarisme politique de l'émir Cheikh Rashid bin Saïd al-

Maktoum, auquel son fils a succédé, qu'à la présence étrangère qu'il a favorisée. Elle repose également sur la qualité des infrastructures de Dubaï et notamment de ses quatre ports.

B. Le tourisme dans le golfe Persique

Dans la péninsule arabe, le tourisme est une alternative à l'épuisement du pétrole dans quelques décennies.

L'Arabie saoudite tire des revenus conséquents du *Hadj*, le pèlerinage à La Mecque, qui est l'un des cinq piliers de l'Islam.

Dans le cadre d'un processus de métropolisation, les villes du Golfe ont l'ambition de devenir des pôles majeurs de la culture : le Qatar a récemment inauguré sa cité des arts islamiques et la construction du Louvre d'Abu Dhabi est supervisée par l'architecte français Jean Nouvel, sur l'île de Saadiyat entièrement dédiée à la culture : outre le Louvre, on y trouve le *Shaikh Zayed Museum*, consacré à l'histoire de la Fédération des Émirats et de la côte de la Trêve, le *Guggenheim Abu Dhabi Museum*, dédié à l'art moderne, ainsi qu'un musée sur l'histoire de la navigation et des techniques maritimes. Les cités du Golfe seront peut-être les centres du tourisme de luxe de demain grâce à ces « musées des sables », aux *shopping centers* où les marques les plus renommées tiennent boutique, aux plages créées artificiellement, ou encore au Grand prix de Formule 1 d'Abu Dhabi. Les parcs hôteliers se multiplient de ce fait à Dubaï et à Abu Dhabi.

C. Les ports de Dubaï

On en compte quatre, qui contribuent grandement à l'expansion de la cité :

- Port Rashid, spécialisé dans la conteneurisation ;
- Hamriya Port, dédié au trafic régional ;
- « la Crique », également dédiée au trafic régional, berceau de l'expansion de la cité portuaire, autour de laquelle s'est organisée l'expansion urbaine ; elle a fait l'objet de travaux multiples, de dragage notamment, qui lui permettent d'accueillir les nombreux boutres en provenance d'Iran, d'Inde ou du sultanat d'Oman ;
- enfin, Mina Jebel Ali, situé à plus de 35 km de la ville, spécialisé dans le stockage de certains produits et déclaré zone franche depuis 1985.

Au total, les quatre ports de Dubaï ont une longueur de quais égale à plus de 30 km. Il s'agit d'un véritable système imbriqué de ports qui se complètent entre eux, tant du point de vue de leurs échelles respectives de rayonnement que de celui des types de navires qui les fréquentent et des marchandises stockées puis échangées.

De nos jours, les différents ports de Dubaï sont gérés par une seule firme, appelée « Dubaï Ports World » qui est le 3^e opérateur portuaire mondial. Outre la qualité de la gestion par cette société, plusieurs autres données font la réputation de Dubaï dans le monde. On évoquera l'accessibilité, la rapidité, l'équipement technique qui exerce un rôle important sur le volume des échanges, mais le renom de Dubaï s'appuie aussi et surtout sur l'intensité de ses relations avec son arrière-pays, extrêmement vaste, et dont les besoins vont sans cesse croissant.

Fiche 2 : Trois stratégies de développement dans le monde arabe

A. L'Algérie : « l'industrie industrialisante »

Adopté dès les lendemains de l'indépendance, le triptyque nationalisation/planification/protectionnisme se combine à une posture géopolitique qui, malgré le non-alignement proclamé, conduit Alger à se lier à Moscou. Le but est, en s'appuyant sur des groupes publics, de valoriser les ressources en hydrocarbures pour doter le pays d'une industrie lourde susceptible de créer des industries dérivées et des emplois, et d'achever la rupture avec l'ancienne métropole après une guerre de 8 ans qui a occasionné drames et rancœurs de part et d'autre. Les complexes d'industrie lourde des années 1960 – pôles littoraux d'Arzew, Skikda (pétrochimie), Annaba (sidérurgie sur l'eau) – sont complétés, à partir des années 1970, par des industries d'aval disséminées à l'intérieur des terres.

Le contre-choc pétrolier des années 1980 révèle les limites de cette stratégie : faible productivité ; impéritie d'une bureaucratie cliente du FLN ; nécessité d'importer massivement des céréales, l'agriculture ayant été délaissée alors que la population augmente vite (11 millions en 1962, 39 millions en 2007). Les difficultés nourrissent l'émigration puis les violences de la décennie 1990 : le Front islamique du salut et les organisations extrémistes recrutent sans peine dans une jeunesse nombreuse et privée de perspectives.

« La dynamique est brisée et tous les défauts du système, longtemps camouflés, apparaissent au grand jour. Le manque chronique d'infrastructures et de cadres compétents perturbe l'activité. Certains hôpitaux, flambant neufs, restent fermés faute d'infirmières. Les coupures de courant, d'eau, de téléphone sont quasi-quotidiennes » (J.-P. Tuquoi, *Le Monde*, 30 juin 2002). Le pays, surendetté, doit passer sous les fourches caudines du FMI : le plan d'ajustement structurel adopté en 1993 accélère la privatisation et la libéralisation de l'économie.

B. La Tunisie

En juin 2007, le forum de Davos, dans son rapport sur la compétitivité, a placé la Tunisie en tête du continent africain (devant l'Afrique du Sud !) comme du monde arabe (devant l'Égypte). Performance notable, à moins d'un an (au 1^{er} mars 2008) de l'entrée en vigueur de l'accord de libre-échange, signé avec l'Union européenne en 1995.

L'extraversion du pays, faible producteur de pétrole, est d'autant plus remarquable que, lors de l'indépendance, la stratégie de développement retenue fut celle du dirigisme et de la collectivisation : transports, énergie, banques, commerces, exploitations agricoles regroupées en coopératives d'État. Un premier tournant intervient en 1970, avant que le choc pétrolier ne fasse plonger l'endettement du pays. En 1986, l'adoption d'un plan d'ajustement structurel précède les privatisations massives de l'ère Ben Ali. La Tunisie intègre le GATT en 1990, deux zones franches sont créées, à Zarzis (produits pétroliers) et Bizerte (réparation navale, services). La croissance repart : depuis dix ans, elle avoisine les 5 %.

L'agriculture n'a jamais été sacrifiée : exportation d'huile d'olive et d'agrumes, souvent en primeurs, de vin, pour 70 % classé AOC. L'industrie textile, longtemps vecteur de la stratégie exportatrice du pays, recule désormais face à la concurrence est-européenne et surtout asiatique, depuis la fin des accords multifibres : un ouvrier tunisien gagne entre 115 et 130 € par mois, soit plus du double d'un ouvrier chinois. La remontée des filières s'est traduite par l'essor des exportations de produits mécaniques et électriques, en sous-traitance des équipementiers européens. Même dynamique pour le tourisme, l'heure est désormais à la multiplication des complexes de luxe, entreprise par des *joint-ventures* (TTS-Sofitel, Affès-Sheraton, etc.), à la diversification de l'offre (thalassothérapie, golfs) et de la clientèle (Russes, Chinois). Le pays dispose d'atouts solides, notamment son capital humain et sa stabilité politique, en dépit de l'attentat islamiste survenu à Djerba en 2002.

Revers de la médaille : un régime autoritaire (deux présidents depuis 1956 !), brandissant le spectre de l'islamisme pour justifier le muselage de la presse et une violation récurrente des droits de l'homme. Pour la journaliste Florence Beaugé, la Tunisie est le « pays des illusions perdues », miné par l'accroissement des inégalités et le culte de la personnalité.

C. Bahreïn

Les gisements pétroliers précocement exploités sont en voie d'épuisement. Depuis la guerre du Liban, Bahreïn, centre *off shore*, a détrôné Beyrouth et s'affirme comme la capitale financière du monde arabe (inauguration du *Bahreïn Financial Harbour* en mai 2007), tout en exportant un aluminium bon marché et en s'ouvrant au tourisme (en accueillant, par exemple, un Grand prix de Formule 1 depuis 2004).