



PAR TRISTAN GASTON-BRETON

# Dubaï, le nouveau rêve du capitalisme

---

C'est l'histoire d'un petit émirat devenu, en l'espace de quelques décennies, l'un des hauts lieux du capitalisme mondial. Depuis 2011, ce confettis coincé entre la mer et le désert au bord du golfe Persique a renoué avec la croissance, mise à mal par la crise de 2008. Avec un objectif affiché : redevenir la plaque tournante du commerce et des services pour tout le Moyen Orient voire même, au-delà, pour toute l'Asie.

Rien ne destinait Dubaï à devenir la « nouvelle Venise » du capitalisme mondial. Rien, sinon la volonté de la famille régnante, la même depuis 1833, un record de stabilité ! Depuis le début du XXème siècle, les Maktoum se sont employés, avec une constance et une détermination remarquables, à drainer vers l'émirat toutes les richesses de la région, tirant parti des événements et des circonstances extérieures pour mener à bien leur

projet. Un exemple à méditer...Au début des années 1950 encore, Dubaï ne possédait ni électricité, ni eau courante, ni climatiseurs... La ville comptait alors 15 000 habitants. Vingt-cinq ans plus tard, elle en comptait 180 000. En 1980, ils étaient 276 000...

Pour comprendre cette étonnante ascension, il faut remonter en 1833. Cette année-là en effet, à la suite d'une dispute tribale, 800 bédouins de la famille Al Bu Falah rompent avec le Sheikh d'Abu Dhabi, qui règne sur l'ensemble de la région, pour s'installer à Dubaï, alors un simple village écrasé de soleil. A leur tête, Maktoum Bin Buti, premier émir issu de la famille Maktoum qui allait diriger la cité-Etat jusqu'à nos jours. Sa première décision est de proclamer l'indépendance de l'émirat et de se faire reconnaître...par les Anglais ! Depuis 1820, ceux-ci assurent en effet un protectorat de fait sur



cette partie de la péninsule arabe, stratégiquement située sur la route des Indes. Un protectorat qui fera l'objet d'un traité en bonne et due forme en 1892 et qui restera en vigueur jusqu'en 1971, date de l'indépendance et de la création des Emirats Arabes Unis dont Dubaï est membre. Officiellement, les Anglais se sont installés dans le golfe Persique pour mettre un terme à la piraterie, un fléau endémique dans la région. En réalité, l'affaire a été entièrement pilotée par la Compagnie anglaise des Indes Orientales qui, depuis longtemps, souhaite abattre les Qawasim, une très puissante famille de négociants arabes. Propriétaires de près de 1000 bateaux, ceux-ci ont en effet tissé des liens commerciaux dans tout le Golfe, mais aussi en Afrique de l'Est et jusqu'en Inde. Inacceptable pour les Anglais qui, en 1819, ont attaqué et rasé sans autre forme de procès le port de Ras Al-Khaimah, le fief des Qawasim... Avec le pragmatisme qui la caractérise, la couronne d'Angleterre a vite fait de reconnaître l'indépendance de Dubaï et le pouvoir de son nouvel émir Maktoum Bin Buti, escomptant bien, ainsi, empêcher la constitution d'une puissance régionale concurrente.

Les Anglais se doutaient-ils qu'ils allaient, ce faisant, favoriser l'émergence de Dubaï ? Sans doute pas. Le premier moment clé de ce processus se situe en 1900. Cette année-là, le régime iranien, en quête de ressources, relève brutalement les taxes sur les transactions commerciales réalisées dans les ports de Bandar Lengeh et de Bushehr, sur la côte iranienne du golfe Persique. L'émir de Dubaï comprend aussitôt tout le parti qu'il peut tirer de cette mesure. Les deux ports constituent en effet des centres commerciaux de première importance. C'est notamment à Bandar Lengeh que sont réfugiés les Qawasim après la destruction de leur base par les Anglais. Pour eux comme pour toute la communauté des négociants, la création de nouvelles taxes constitue donc une très mauvaise nouvelle. Mais pas pour l'émir de Dubaï ! Intelligent, Sheikh Maktoum bin Hasher a en effet une ambition : faire de la modeste bourgade sur laquelle il règne depuis 1894 le premier port commercial du golfe. Sitôt connue la décision du gouvernement iranien, ses émissaires prennent contact avec tous les négociants de la région pour les inviter à s'installer à Dubaï. Dans le même temps, l'émir annonce la suppression de toutes les taxes commerciales, faisant ainsi de la cité-Etat une



zone de libre-échange. Stratégie couronnée de succès ! Au début du siècle, près de 10 000 personnes répondent à l'appel du sheikh. Parmi eux, des Arabes, des Indiens mais aussi, et surtout, des Iraniens qui, avec le temps, deviendront la population la plus importante de Dubaï et qui, pour l'heure, édifient les deux premiers bazars de la ville. Dès avant la Première Guerre mondiale, l'émirat est devenu le premier port commercial du golfe Persique. Sa principale richesse sont les perles. Toujours aussi pragmatiques, les Anglais ont décidé de réserver le monopole de leur pêche aux pays du Golfe - et au premier chef à Dubaï -...à la condition cependant que leur commercialisation se fasse exclusivement aux Indes britanniques ! Afin de préserver le mode de vie traditionnel des populations, la Grande-Bretagne a également interdit le développement de nouvelles technologies de pêche. Protégée de toute concurrence et assurée de débouchés, la perle fait alors la fortune de Dubaï. Chaque année, ce sont ainsi près de 500 bateaux qui jettent l'ancre dans la crique qui fait face à la ville. Mais cette quasi mono-activité - 90% de l'économie locale - a un revers. Qu'une crise survienne et c'est tout l'émirat qui risque d'être ébranlé. C'est ce qui arrive dans les années 1930. La crise

de 1929, joint à la concurrence des perles de culture - inventées par les Japonais dans les années 1920 - frappent brutalement la cité-Etat. En l'espace de quelques années, la ville se dépeuple littéralement tandis que la famine décime ses habitants. Faute de ressources, l'émir en est réduit à louer pour un prix dérisoires - 2000 livres par an ! - une piste d'atterrissage à Imperial Airways puis à signer, également pour 2000 livres par an, un contrat confiant aux Anglais l'exclusivité des recherches pétrolières. Sans moyens ou presque, contesté en interne, l'émir ne doit de garder son trône qu'au soutien indéfectible de Londres...

Au début des années 1950, rares sont ceux qui imaginent que Dubaï puisse retrouver un jour un peu de son lustre d'antan. Les six résidents européens - tous Anglais - traînent leur désœuvrement au milieu des ruelles étroites et obscures de la petite cité accablée de chaleur. Les seules ressources de l'émirat sont les 4000 livres versées chaque année par Londres auxquelles s'ajoutent les taxes sur le commerce - qui a repris quelques couleurs - et sur l'importation de bouteilles d'alcool, réservées aux Européens. Confronté à un mouvement de contestation interne se réclamant de

Nasser, le Sheikh doit distribuer prébendes et avantages - notamment des licences exclusives d'importation de voitures de luxe - pour se maintenir au pouvoir. A Dubaï, nombre de milliardaires d'aujourd'hui sont les descendants des nationalistes d'hier...

C'est alors que se produit un deuxième tournant, décisif. En 1958, le vieux Sheikh Saeed, au pouvoir depuis 1912, s'éteint à l'âge de 80 ans, laissant le pouvoir à son fils Rashid. A 30 ans à peine, le jeune homme ne cache pas ses ambitions. Comme l'avait fait son aïeul au début de siècle, il veut faire de l'émirat une plaque tournante commerciale pour tout le Moyen-Orient. Mais pour cela, il lui faut un port. Si la crique de Dubaï accueille des bateaux, elle ne dispose en effet d'aucun quai, nécessitant d'interminables navettes entre les navires et la berge pour acheminer les marchandises. Dès 1958, Rashid décide d'édifier un vaste port en face de la cité-Etat. Reste un problème, et de taille : l'argent, cet argent dont l'émirat est presque totalement dépourvu. Pour réunir les 600 000 livres nécessaires au projet, le nouveau sheikh décide de faire appel aux quelques grandes familles de négociants encore présentes à Dubaï. En échange de terres - sur lesquelles seront

construits des entrepôts -, celles-ci acceptent de prêter 200 000 livres à l'émir. Un prêt de 400 000 livres est également souscrit auprès de l'émirat du Koweït. Le nouveau port est inauguré en 1961. Coup de chance : un an plus tôt, une violente tempête de sable a totalement recouvert la crique du port de Charjah, situé à moins de 200 kilomètres de Dubaï, détournant vers cette dernière une grande partie du trafic de la zone. A nouveau, les circonstances ont agi en faveur de l'émirat... Dès sa création, le nouveau port de Dubaï s'impose comme l'un des tout premiers ports du golfe Persique.

Méthodique, diplomate, d'une habileté consommée - on le verra bien lors de la guerre Iran-Irak pendant laquelle il parviendra à conserver des relations avec les deux parties - Sheikh Rashid va être, jusqu'à sa mort en 1990, le principal artisan de l'émergence de Dubaï. La découverte de pétrole dans les sous-sols de l'émirat, en 1966, va puissamment l'aider. Cette manne, l'émir va la gérer avec beaucoup de prudence et d'intelligence. Dubaï, en effet, possède des réserves bien moins élevées que sa voisine Abu Dhabi : quatre milliards de barils tout au plus. La part de l'or noir dans le PNB de la cité-Etat ne cessera d'ailleurs de diminuer au fil du



temps, passant de 80% en 1975 à 18% en 1995 et à 3% en 2006. Conscient que Dubaï ne pourra jamais rivaliser avec les grands Etats pétroliers du Golfe et que ses propres réserves sont limitées, Sheikh Rashid entend utiliser les ressources que le pétrole lui fournit pour diversifier l'activité de l'émirat. Stratégie intelligente, résolument tournée vers l'avenir, et qu'illustre parfaitement la construction de Port Rashid. Dans l'affaire, l'émir de Dubaï prend un véritable risque. Son objectif est en effet de faire de la cité-Etat l'un des centres mondiaux du transport maritime. A Londres et à New-York, on accueille plutôt fraîchement ce projet, lancé alors que le transport maritime est en pleine crise. Même les plus proches conseillers de l'émir ne cachent pas leur inquiétude devant un projet dont l'enveloppe dépasse les 500 millions de dollars. Mais Sheikh Rashid tient bon. Avec raison. Inauguré en 1972, capable d'accueillir de très gros porte-conteneurs et flanqué de plusieurs zones franches, Port Rashid s'impose dès son ouverture comme l'un des principaux ports commerciaux du Moyen-Orient. En 1983, un immense chantier naval - les Dubaï Drydocks - est construit à proximité du port. Un pari audacieux là encore. Mais que la « guerre des tankers » menée durant le conflit

Iran-Irak (1980-1988) vient valider de manière spectaculaire. Les Dubaï Drydocks deviennent en effet le premier chantier naval de la région. C'est là que tous les pétroliers endommagés viennent se faire réparer...

Investir dans les infrastructures plutôt que dans les pétrodollars... Cette stratégie, exactement contraire à celle suivie au même moment par les autres pétromonarchies, explique l'étonnant succès de Dubaï. L'ultime étape de cette ascension, c'est Sheikh Mohammed - le frère de Rashid - qui la conduit à partir de 1990. C'est lui qui, dans les années 1990, alors que la cité-Etat connaît un bref ralentissement économique, décide de faire de Dubaï un centre mondial du tourisme de luxe. Le symbole de cette nouvelle diversification est le célèbre Burj Al Arabs - la Tour des Arabes - un hôtel de prestige construit en 1994. De cet établissement, le Sheikh veut faire le flambeau de l'émirat aux yeux du monde entier, à la manière, dit-il, de la Tour Eiffel pour Paris ou de la tour de Pise pour l'Italie. Entre 1990 et 2006, le nombre d'hôtels passe de 42 à 350 et le nombre de chambre de 4600 à 40 000 !

Puis vient le 11 septembre 2001... Cet événement au retentissement planétaire bouleverse

les destinées du petit émirat qui, une nouvelle fois dans son histoire, tire parti de circonstances extérieures. Au lendemain des attentats de New-York, les capitaux en provenance du Moyen-Orient se désengagent en effet massivement des Etats-Unis où tout ce qui vient de la péninsule arabique est désormais regardé avec suspicion. Des milliards de dollars reprennent le chemin du Golfe. Une grosse partie est investie à Dubaï, la plus diversifiée des économies de la région. Juste retour d'une stratégie de diversification poursuivie de longue date. Il ne reste plus à l'émir qu'à profiter de la dynamique ainsi créée. En 2002, Sheikh Mohammed autorise les étrangers à acheter des biens immobiliers dans l'émirat, une exception dans la région et qui ouvre grand les portes de la spéculation. Avec près de 15% de croissance annuelle, Dubaï se sent désormais pousser des ailes. De gigantesques zones franches dédiées à la finance ou aux nouvelles technologies de l'information et de la communication sortent de terre dans des délais record, à l'image du Dubaï International Financial Centre, de Dubaï Internet City ou de Dubaï Media City. Géré comme une multinationale, l'émirat est en passe de devenir la Venise du troisième millénaire, le point d'entrée pour tout le commerce

vers le Moyen-Orient et l'Asie du Sud-Est. Une ambition qu'est venue momentanément contrarier la crise de 2008

---

**Tristan GASTON-BRETON,**

Historien d'entreprises

[tgastonbreton@elzear.com](mailto:tgastonbreton@elzear.com)