

CARGO MARINE

2016 – n°1



LES ÉMIRATS ARABES UNIS : DE SABLE ET D'AZUR

Colinne Orain





Table des matières

Introduction.....	4
1. L'obsession iranienne.....	5
1.1 Rivalités et enjeux dans le golfe Arabo-Persique	5
1.2 La marine émirienne	6
1.3 Présences étrangères	7
2. La mer : pérenniser une puissance émergente.....	9
2.1 Les hydrocarbures <i>offshore</i> et les activités portuaires	9
2.2 L'enjeu vital du dessalement de l'eau	9
2.3 <i>Blue Soft Power</i>	10

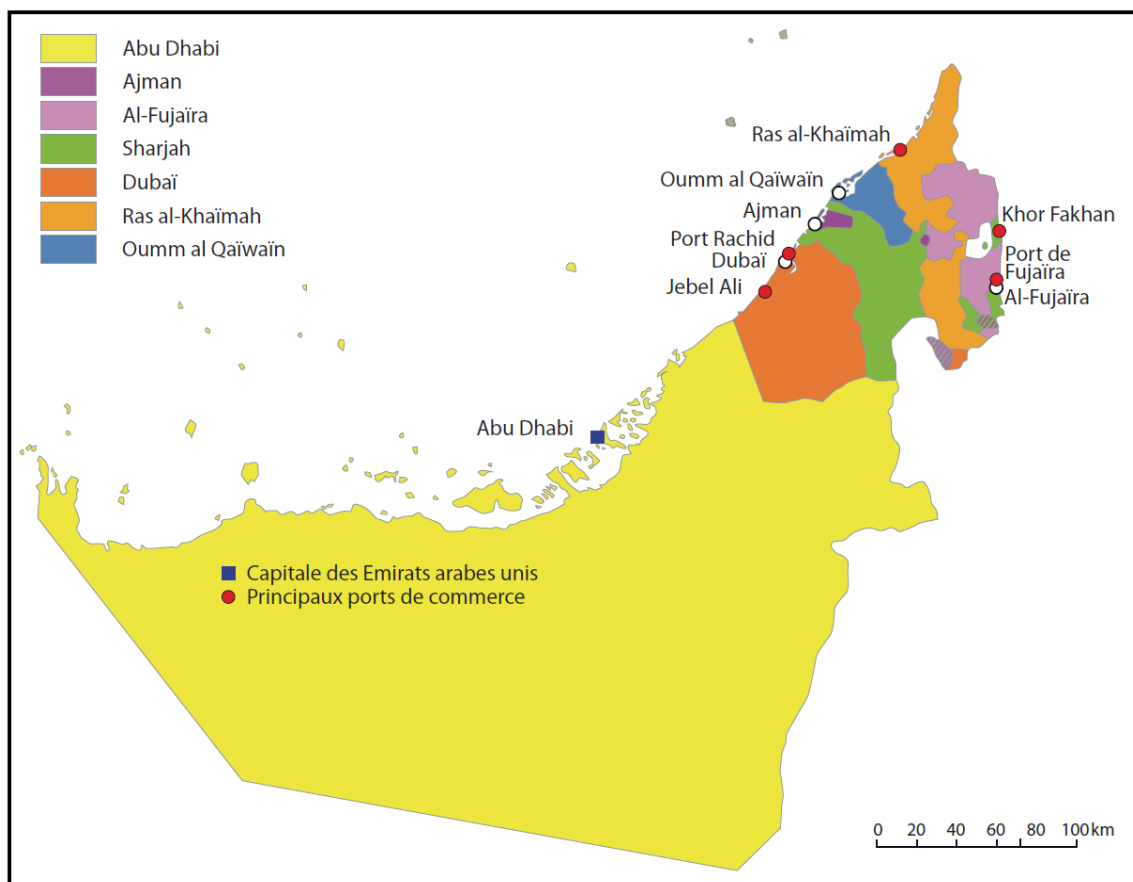


Introduction

La Fédération des Émirats arabes unis (EAU) voit le jour en 1971, après la fin du protectorat britannique. Composé à l'origine de six émirats¹, le pays en compte aujourd'hui sept : Abu Dhabi, Dubaï, Ajman, Sharjah, Al-Fujaïrah, Ras al-Khaïmah et Oumm al Qaïwaïn. Sur ces territoires arides et désertiques, la source première de vie et de richesse a toujours été les eaux du golfe Arabo-Persique, et dans une moindre mesure, celles du golfe d'Oman. L'identité des peuples locaux se rattache à la pêche, ressource primordiale pour l'alimentation, au commerce qui longe les côtes du pays, et à la rente providentielle des gisements *offshore*.

Si la mer, grâce au gaz et au pétrole, permet aux Émiriens d'exister sur la scène internationale, le golfe Arabo-Persique est également le théâtre d'antagonismes régionaux. L'Iran chiite, grand rival des pétromonarchies arabes sunnites, représente la menace principale pour les Émiriens, soucieux de préserver la stabilité du Golfe et dépendants du détroit d'Ormuz pour ses exportations d'hydrocarbures. L'aménagement du littoral devient également une particularité de la Fédération, Dubaï et Abu Dhabi rivalisant d'innovation et d'imagination pour redessiner leurs côtes, moyen de développer le tourisme de luxe.

Carte 1 : les sept Émirats arabes unis.



¹ L'émirat de Ras al-Khaïmah ne rejoindra la Fédération qu'en 1972.



1. L'obsession iranienne

1.1 Rivalités et enjeux dans le golfe Arabo-Persique

Au XVIII^{ème} siècle, la ville portuaire de Sharjah vivait des ressources halieutiques et du commerce international. Attirés par les navires qui transitaient le long des côtes de Dubaï en direction du détroit d'Ormuz, les pirates ont rapidement proliféré, raison pour laquelle les Britanniques négocient des accords avec les princes locaux en 1853, transformant la « Côte des Pirates » en « Côte de la Trêve ». Instauré en 1892, le protectorat britannique prend fin en 1971.

Situés entre l'Arabie Saoudite, le Qatar et le sultanat d'Oman, les EAU possèdent deux façades littorales. À l'ouest, Abu Dhabi, Dubaï et Ras al-Khaïmah se partagent la majorité des côtes du golfe Arabo-Persique. Sur le littoral oriental, Al-Fujaïrah ainsi qu'une enclave de Sharjah développent leurs infrastructures et leurs connexions avec le golfe d'Oman.

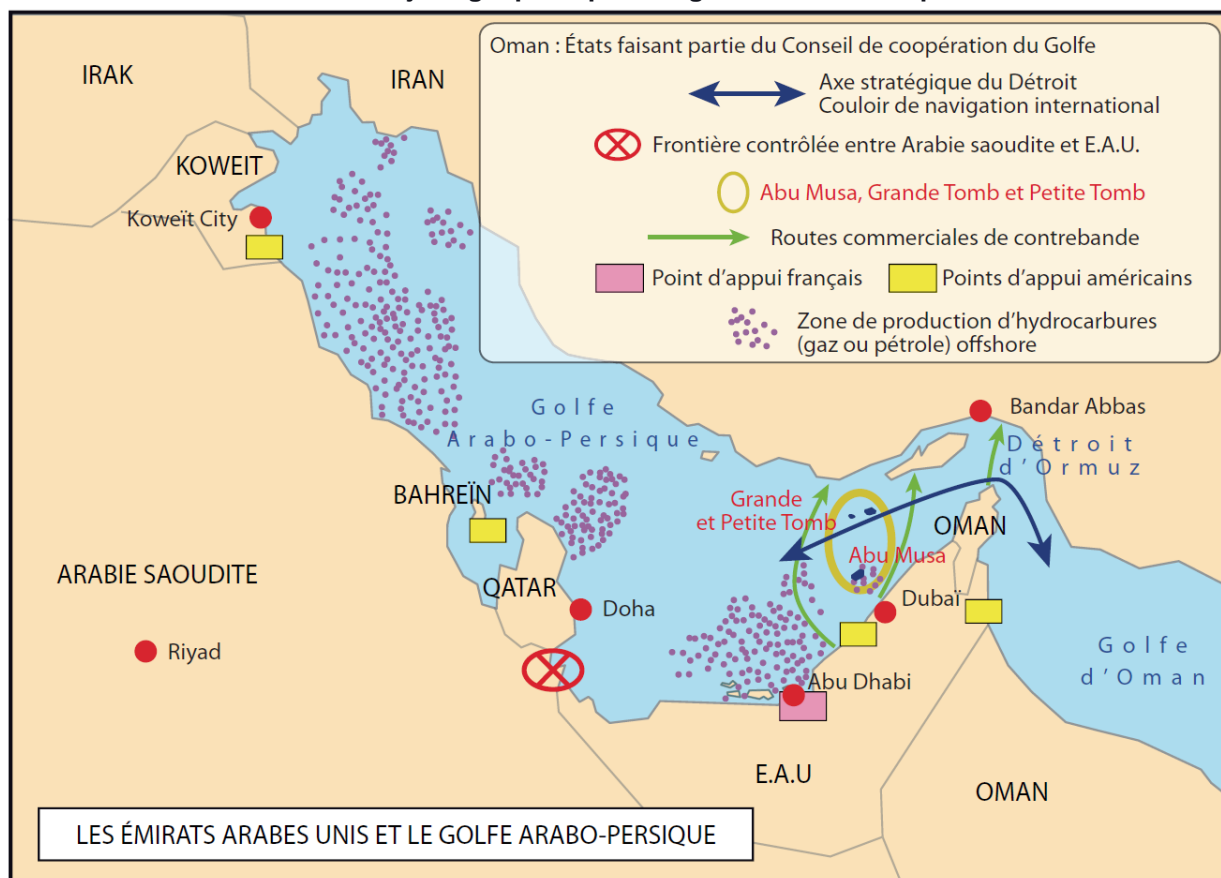
Véritable porte du Golfe, le détroit d'Ormuz est un passage-clef pour les pays de la région. Principale artère du transit d'hydrocarbures vers l'Europe et l'Asie, sa fermeture pèserait non seulement sur les Émirats arabes unis mais plus largement sur l'ensemble de l'économie mondiale. L'Iran, qui a compris la pression que l'on pouvait exercer sur ce point de passage, menace régulièrement d'y poser des mines. Même si ce scénario reste très improbable, du fait de l'importance des flux iraniens qui franchissent Ormuz, du souvenir de la guerre Iran-Irak de 1980-1988 et des récents accords entre la République islamique et l'Occident, la conscience de ce risque a entraîné un changement de stratégie émirienne. La côte orientale des Émirats développe ainsi son économie et ses infrastructures afin que les flux commerciaux disposent d'une alternative en cas de besoin.

À cette menace autour d'Ormuz, s'ajoute un vieux contentieux territorial autour des îles Abu Musa, Grande Tomb et Petite Tomb, aujourd'hui sous souveraineté iranienne. Situées aux abords du détroit d'Ormuz, elles occupent une position stratégique en servant de poste de surveillance à l'entrée du golfe Arabo-Persique. L'Iran y dispose de deux forteresses militaires. Sur Abu Musa, la seule île habitée, des populations iranienne et émirienne (originaire de Sharjah) cohabitent. Le litige sur la souveraineté des îles remonte à 1971 et à l'accord signé entre l'Iran et l'émirat de Sharjah – sous domination britannique – qui reconnaît la souveraineté iranienne. Reste que les relations des EAU et de la République islamique ne sont pas dénuées d'ambiguïtés. Considéré comme la plus grande menace pour la stabilité du Golfe, l'Iran sous embargo profite en effet du commerce avec les Émirats, autant pour des produits légaux que via les taxes que rapportent le trafic d'armes, même si la législation nationale tend à se durcir depuis quelques années.

La Ligue arabe et le Conseil de coopération du Golfe (CCG), qui réunit les six pétromonarchies de la Péninsule Arabique, soutiennent les revendications émiriennes. Ce qui n'exclut pas un point de tension avec le puissant royaume saoudien, au niveau des frontières avec le Qatar. Les EAU, malgré un accord signé en 1974, revendiquent en effet la portion de territoire et de littoral allant de la frontière actuelle des Émirats jusqu'au Qatar, région aujourd'hui sous souveraineté saoudienne. Cependant, ce litige n'empêche pas l'Arabie Saoudite et la Fédération des EAU d'entretenir des relations étroites, notamment au sein du Conseil de coopération du Golfe et de la coalition arabe combattant au Yémen.



Carte 2 : Enjeux géopolitiques du golfe Arabo-Persique.



1.2 La marine émirienne

Le début du troisième millénaire a été marqué par l'entrée de la majorité des pays de la région dans une véritable course à l'armement. Entre 2002 et 2011, les dépenses militaires des Emirats ont augmenté de plus de 61 %, pour atteindre un budget total de près de 15 milliards d'euros. En plus des menaces régionales, le sentiment d'insécurité des familles régnantes – face à de possibles mouvements contestataires liés au Printemps arabe ou face à une opposition chiite soutenue par la République iranienne – s'est renforcé.

Dans ce contexte, le budget de la marine augmente régulièrement en axant ses efforts sur la lutte anti-sous-marine et la guerre des mines. Principale raison : l'Iran dispose d'une importante flotte de sous-marins à propulsion électrique, en mauvais état pour l'essentiel, à l'exception de quelques unités de classe *Kilo*. Unifiée depuis l'indépendance, la marine des EAU compte 2 500 hommes et s'attache à étoffer ses capacités avec, par exemple, six nouvelles corvettes lance-missiles de classe *Baynunah*. Construites par le français CMN, elles offrent un moyen d'action renforcé dans la zone économique exclusive du pays. Ajoutons que les Émirats ont récemment réorganisé le corps des garde-côtes, en leur confiant un rôle de première importance au sein de la toute nouvelle CICPA (*Critical Infrastructure and Coastal Protection Authority*) chargée de protéger les installations *offshore*, les flux commerciaux et de veiller à la sécurité des acteurs maritimes au large des côtes.



Les Émirats ont également signé plusieurs accords de coopération militaire avec des puissances occidentales, dont la France, les États-Unis ou le Royaume-Uni. De nombreux exercices bilatéraux sont organisés, comme l'exercice conjoint de défense littorale *Golfe* qui se déroule tous les deux ans aux côtés des forces françaises. En tant que membre du Conseil de coopération du Golfe, la marine émirienne, comme le reste de l'armée, coopère avec les cinq autres États de la Péninsule Arabique. La composante militaire terrestre *Bouclier de la Péninsule* n'a pour l'instant été utilisée qu'une seule fois, en 2011, lors de la révolution avortée au Bahreïn. Les membres du CCG s'efforcent ainsi d'afficher des objectifs sécuritaires communs, coordonnant leurs forces par le biais d'exercices navals : lutte contre la menace terroriste, maintien de l'hégémonie sunnite dans la Péninsule, surveillance du voisin iranien, et en particulier de sa flotte sous-marine. En 2014, la création d'une force navale commune avait été évoquée, afin de lutter plus efficacement contre les menaces de Téhéran, mais également contre la pêche illégale, les trafics et pour renforcer la surveillance des infrastructures *offshore*. La mobilisation des marines saoudienne et émirienne dans la guerre civile au Yémen semblent cependant avoir remis en cause l'avancée de ce projet, au profit de préoccupations plus urgentes. Fortement impliqués dans la coalition arabe qui combat l'insurrection houthiste chiite, les Émirats arabes unis prouvent à cette occasion leur capacité à se déployer en mer pour une longue durée.

Car au-delà d'intérêts strictement régionaux, les Émirats tentent aussi d'étendre leur influence en dehors du Golfe, notamment en mer Rouge. Que ce soit en participant à l'agrandissement du canal de Suez, aux financements accordés à l'Égypte – non sans arrière-pensée, pour lutter contre les Frères musulmans – ou à la coalition arabe au Yémen, le pays s'implique de plus en plus dans l'économie et la politique des États riverains de la mer Rouge.

1.3 Présences étrangères

Le golfe Arabo-Persique ne revêt pas une importance stratégique pour les seuls États riverains. De nombreuses puissances étrangères s'intéressent également aux flux commerciaux qui le traversent mais également à son contexte géopolitique et militaire. Entre surveillance des sous-marins iraniens et installations de bases militaires occidentales comme point d'appui dans la guerre en Irak et en Syrie, la région reste au cœur de l'actualité internationale.

Dans le cadre de leurs relations étroites avec l'Occident, les Émirats accueillent notamment un point d'appui français à Abu Dhabi, inauguré en mai 2009. Elle sert essentiellement de soutien aux bâtiments militaires français en mission dans le golfe Arabo-Persique et dans l'océan Indien mais plus récemment, des avions de patrouille maritime ont également pu effectuer des missions de renseignement à partir de cette base. La construction de ces infrastructures s'est accompagnée de la signature d'accords prévoyant une coopération beaucoup plus large entre les deux pays. Le groupe aéronaval a ainsi conduit plusieurs fois avec la marine et l'armée de l'air émirienne les exercices *BigFox*, dans le but de renforcer l'interopérabilité des deux États dans les domaines de la lutte anti-navire, anti-sous-marine et anti-aérienne². Le déploiement de chasseurs de mines dans les eaux émiriennes s'inscrit dans ce même cadre : le pays ne dispose pas de navires permettant de détecter et de détruire les mines marines, et délègue donc cette tâche aux bâtiments étrangers, dont des chasseurs de mines français.

² <http://www.defense.gouv.fr/operations/actualites/chammal-escale-a-abu-dhabi-pour-le-groupe-aeronaval-charles-de-gaulle>



Les États-Unis sont aussi présents dans le golfe Arabo-Persique : à la *Naval Support Activity* au Bahreïn, base de l'*US Naval Forces Central Command* et de la V^{ème} flotte, ainsi qu'au Qatar à Al-Udeid. Depuis 2007, les Américains disposaient d'un porte-avions dans le Golfe avant le retrait de l'*USS Theodore Roosevelt* en octobre dernier. Cette décision serait la conséquence des restrictions budgétaires qui touchent la marine et des impératifs de maintenance du navire. Cependant, preuve de l'intérêt que revêt toujours la zone, le Royaume-Uni a débuté en novembre 2015, au Bahreïn, la construction de sa première base navale permanente au Moyen-Orient.

Au-delà des puissances traditionnelles, d'autres États s'intéressent également à la zone et nouent des liens particuliers avec les Émirats arabes unis. Ainsi, New Delhi, dans le cadre de sa stratégie d'influence en océan Indien, se rapproche de plus en plus des pays du Golfe. Fin 2015, l'*Indian Navy* a, par exemple, effectué une escale aux EAU dans le cadre d'un déploiement dans les pétromonarchies du Golfe afin d'affirmer sa stratégie dite du « regard vers l'Ouest »³. Notons au passage que les EAU accueillent la plus importante communauté indienne immigrée de la région avec 2,6 millions de ressortissants, qui envoient entre 13 et 15 milliards d'euros chez eux tous les ans.

³ Cette diplomatie de l'*Indian Navy* dans le golfe Arabo-Persique, dite du « regard vers l'Ouest », répond à trois critères : l'importance des voies maritimes, la communauté indienne vivant au Moyen-Orient et le jeu d'influence grandissant avec la Chine. Cf. Abhijit Singh, *Institute for Defence Studies and Analyses*.



2. La mer : pérenniser une puissance émergente

2.1 Les hydrocarbures *offshore* et les activités portuaires

Avec l'instauration du protectorat britannique en 1892, les Émirats deviennent un point d'ancrage pour la *Royal Navy* et cherchent à développer des activités liées à la mer, pêche aux perles et construction navale en premier lieu. La découverte de champs pétroliers *offshore* dans les années 1950 et 1960 ouvre une nouvelle page même si c'est véritablement à partir des années 1990 que les revenus des hydrocarbures explosent. Le pays – en réalité essentiellement l'émirat d'Abu Dhabi – possède 6 % des réserves mondiales de pétrole et se classe cinquième en termes d'exportations. Il dispose aussi de 7 % des gisements gaziers⁴, dont la très grande partie se situe également dans l'émirat d'Abu Dhabi. Ce dernier totalise ainsi 90 % de la production nationale d'hydrocarbures. Fort de ces revenus providentiels, les Émirats se sont engagés dans un processus d'investissements massifs chez eux comme à l'étranger, afin de préparer l'après-pétrole.

Ils ont ainsi développé leurs installations portuaires et leur attractivité économique. Deux des cinquante plus grands ports mondiaux en termes de trafic de conteneurs y sont situés : Jebel Ali à Dubaï, sur le littoral du Golfe et Khor Fakkan dans l'enclave de Sharjah qui donne sur la mer d'Oman⁵. Si Abu Dhabi profite en majorité des revenus des hydrocarbures, Dubaï, la cité marchande du pays, s'est tournée vers le commerce international : en plus du port principal de Jebel Ali, l'émirat compte aussi un autre hub d'importance, Port Rachid.

Si la majorité des routes commerciales maritimes passe par le golfe Arabo-Persique, la menace iranienne sur le détroit d'Ormuz a favorisé le développement du littoral oriental du pays. L'émirat de Fujaïrah, en plus d'accueillir un point de mouillage pour les sous-marins français, a connu un développement économique sans précédent, lié là aussi à la construction de nouvelles infrastructures portuaires.

Celles-ci servent également à une activité moins reluisante : un trafic illicite d'armes et de matériels militaires vers l'Iran, sous embargo depuis le début des années 1980. Si l'instauration de zones franches aux Émirats a en effet contribué à attirer les investisseurs étrangers et à diversifier l'économie intérieure, elle a aussi été le moyen de développer un important commerce parallèle, en face duquel les autorités du pays se retrouvent relativement impuissantes. Depuis la loi de 2007 et les coopérations internationales, le contrôle des exportations s'est néanmoins renforcé dans les ports du pays.

2.2 L'enjeu vital du dessalement de l'eau

La mer n'est pas seulement source de revenus pour les populations locales, elle est aussi une ressource. Le climat des Émirats arabes unis est très aride, désertique, avec de faibles précipitations annuelles – en moyenne 78 mm par an. Malgré la découverte d'aquifères dans les sous-sols du pays, le gouvernement a dû se tourner vers le dessalement d'eau de mer pour satisfaire les besoins de la population, jusqu'à devenir le deuxième producteur d'eau dessalée du monde.

⁴ <http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/emirats-arabes-unis/presentation-des-emirats-arabes/>

⁵ L'Atlas 2015 des enjeux maritimes, le Marin



Le dessalement concerne pour l'heure essentiellement l'eau potable, l'agriculture demeurant en grande partie irriguée par les nappes phréatiques du sous-sol. Les techniques de dessalement utilisées vont de la distillation – technologie la plus ancienne – à l'osmose inverse, qui permet de retenir les sels marins grâce à un filtre mis sous pression. À Fujairah, Suez teste une nouvelle usine « hybride » qui reprend des éléments des deux technologies précédentes. Ainsi, elle produit 250 000 m³/jour d'eau par distillation et 170 500 m³/jour par osmose inverse, moyen de compenser l'assèchement progressif des aquifères en irriguant la région d'Al-Ayn.

Le dessalement est fondamental pour couvrir les besoins de la population en eau douce, mais soulève cependant plusieurs difficultés. La question de l'usage de l'eau dessalée dans l'agriculture et dans l'industrie va notamment se poser de façon plus urgente à mesure que les ressources des nappes phréatiques vont diminuer. L'enjeu environnemental est également un défi à relever : le sel filtré pour la production d'eau potable est ensuite reversé dans la mer, entraînant une sursalinisation qui affecte la faune et la flore marines. La pollution des mers inquiète aussi les scientifiques, car l'eau prélevée pourrait, à terme, être néfaste pour la santé des habitants. En outre, avec le dessalement, l'illusion d'une ressource en eau douce illimitée s'est répandue, laissant de côté la question environnementale et financière. Le gouvernement cherche peu à peu à sensibiliser la population au recyclage des eaux usées et la ville de Dubaï a mis en place un plan de modernisation de son usine d'épuration en octroyant, en juin 2015, au français Veolia un contrat de 35 millions d'euros pour agrandir les infrastructures.

Pour compléter ses réserves en eau douce, le gouvernement a également testé une solution surprenante : déclencher la pluie grâce à l'ensemencement des nuages. Pour augmenter la condensation, des avions lancent des cristaux de sel afin de « faire pleuvoir » les nuages. Les pilotes des quatre avions *Beechcraft King Air C90* sont guidés par les chercheurs du Centre national de météorologie et de sismologie et, si tous les essais n'ont pas été concluants, les EAU comptent néanmoins développer cette technique, beaucoup moins onéreuse que le dessalement. L'ensemencement reste cependant un sujet de controverse pour les pays de la région, car il pourrait avoir des conséquences néfastes pour leurs propres réserves en eau. Il n'est pas impossible d'imaginer que le « droit des nuages » pourrait, à terme, faire partie du droit international.

2.3 Blue Soft Power

Dans la stratégie de montée en puissance et de diversification économique, la mer joue un rôle important en contribuant au *soft power* clinquant des Émirats. Pour parfaire leur image internationale et attirer de nouveaux touristes, les EAU ont investi massivement dans l'urbanisation de leur littoral. Architectes mondialement reconnus, projets futuristes et démesure semblent devenir les critères de choix des aménagements gigantesques que connaissent les côtes de Dubaï et d'Abu Dhabi. Le plan *Dubaï 2030*, annoncé en 2007, prévoyait une extension urbaine d'environ 750 km². Les îles artificielles de Palm Islands et Palm Jumeirah, dont la construction s'est achevée en 2009, sont devenues le symbole des Émirats, même si la crise économique de 2008 a mis un frein à cette conquête maritime. Si certains projets comme *The World*, îles artificielles représentant les pays du monde, n'ont été que temporairement interrompus, d'autres risquent de ne jamais émerger. Au-delà de ces projets pharaoniques à l'esthétique novatrice, de nombreuses constructions ont vu le jour sur le littoral du pays. À Abu Dhabi notamment, le campus délocalisé de l'université Paris IV Paris-Sorbonne s'est installé sur une île de ce type, en périphérie de la grande ville.



Ces constructions ont cependant un revers environnemental : le sable devient une matière première de plus en plus rare, que les acteurs du bâtiment récupèrent dans les dunes des alentours ou en raclant les fonds marins. Ces pratiques affectent l'écosystème local, et pourraient avoir des conséquences durables si sa consommation continue dans les mêmes proportions.

Dans cette même stratégie, la mer est également appréhendée comme un héritage historique, permettant un développement des loisirs et des activités touristiques. Réinscrite dans l'identité nationale, elle permet de présenter une vitrine culturelle et sportive destinée autant aux Émiriens qu'aux nombreux étrangers venus chercher le luxe de ces déserts aménagés. À terme, le tourisme devrait en effet représenter 20 à 25 % du PNB des Émirats ; l'accès aux loisirs et aux divertissements fait donc partie du plan de diversification de l'économie. Parmi ces activités, il faut souligner l'important développement de la navigation de plaisance dans le pays. L'aspect culturel des relations à la mer s'effectue quant à lui par un travail de mise en lumière de l'histoire maritime, sublimée par une communication et des signatures internationales. Ainsi, le futur musée de la mer d'Abu Dhabi devrait être dessiné par le célèbre architecte japonais Tadao Ando et accueillir à la fois des bateaux traditionnels, des aquariums, des récits sur l'histoire du pays...

Le *soft power* joue donc un rôle primordial dans l'image des Émirats arabes unis. Leviers d'influence, la culture et le tourisme forgent la réputation du pays sur la scène internationale. La mer, en tant qu'élément indispensable à l'économie et à la vie quotidienne, est immanquablement associée à cette volonté de séduction et de grandeur.

LES ÉDITIONS DU CESM

Centre de réflexion stratégique, le CESM diffuse cinq publications régulières sur la stratégie navale et les principaux enjeux maritimes :

Études marines :

revue semestrielle, véritable plongée au cœur du monde maritime (géopolitique, juridique, historique, économique...).

Cargo Marine :

études diverses et salées réalisées par le pôle Études et ses partenaires pour un point précis sur des sujets navals et maritimes.

La Hune du CESM :

tour du monde bimestriel des enjeux navals et maritimes vus par la presse et le net.

Brèves marines :

chaque mois, un éclairage synthétique sur des thèmes historiques, géopolitiques et maritimes.

Les @mers du CESM :

veille maritime bihebdomadaire de la presse et du net.

Rendez-vous sur notre site internet :
cesm.marine.defense.gouv.fr

Rejoignez le CESM sur :



[CESMMarine](https://www.facebook.com/CESMMarine)



[@CESMMarine](https://twitter.com/CESMMarine)