

Le secteur aérien au Qatar

1. Qatar Airways, la compagnie nationale qatarienne, a connu un développement spectaculaire

Détenue à 100% par le fonds souverain Qatar Investment Authority (QIA), Qatar Airways (QA) est dirigée par Akbar Al-Baker. Depuis son lancement en 1997, le développement de QA a été spectaculaire. La flotte est passée de 4 appareils en 1997 à plus de 220 aujourd'hui. La croissance de la compagnie¹ a été la plus rapide de l'histoire de l'aviation civile sur la période 1997-2017.

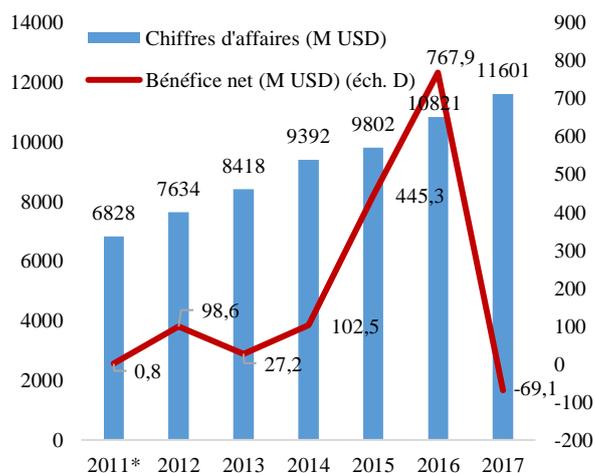
Si la crise régionale, déclenchée le 5 juin 2017, a affecté le réseau de QA² et ses performances financières (le groupe a enregistré des pertes estimées à 69 M USD sur l'année fiscale 2017 (avril) - 2018 (mars)), elle n'a pas pour autant infléchi la stratégie de croissance de la compagnie qatarienne.

QA est aujourd'hui une compagnie d'envergure internationale sur le segment « passagers », la 1^{ère} compagnie mondiale sur le segment « fret »³ et offre une qualité de service reconnue (1^{er} au Skytrax World Airline Awards de 2019).

Ces résultats sont le fruit d'une stratégie de développement ambitieuse, permise par le soutien de l'Etat qatarien et reposant sur 4 principaux piliers :

- **Le maintien d'une flotte récente, dotée des équipements les plus modernes.** La flotte QA, quasi-exclusivement axée sur les moyen/long-courriers, est l'une des plus « jeunes » du monde, l'âge moyen des appareils opérés par la compagnie étant de 6,8 ans. L'état des appareils est donc excellent et les classes Business et First offrent des équipements parmi les plus confortables et les plus innovants actuellement sur le marché.
- **La constitution d'un vaste réseau international, de partenariats et d'investissements dans des compagnies étrangères.** Avec 24 nouvelles destinations ouvertes en deux ans (2017 et 2018), QA a élargi son réseau à plus de 160 destinations à travers le monde et prévoit l'ouverture de 19 nouvelles lignes en 2019, avec l'objectif d'atteindre 250 destinations d'ici 2022. Cette stratégie repose sur le positionnement géographique du hub de Doha, à mi-chemin entre l'Europe, l'Asie et l'Afrique, qui offre une combinaison de destinations particulièrement riches entre ces continents. QA alimente par ailleurs son réseau au travers de nombreux accords de partage de codes (20 compagnies), de partenariat (Royal Air Maroc et British Airways), et en acquérant des parts au capital de compagnies étrangères. La conclusion, début mars 2019, des négociations relatives à l'accord aérien UE-Qatar traduit bien cette volonté d'expansion réaffirmée.
- **Une politique tarifaire agressive,** notamment sur les routes Europe-Asie et Europe-Océanie, axée sur la clientèle en transit qui bénéficie aussi d'une offre de plus en plus complète (offres d'excursions au Qatar, facilité dans l'obtention de visas). Le marché « domestique » constitue, quant-à-lui, un volet assez secondaire, la compagnie n'ayant plus de véritables concurrents. De fait

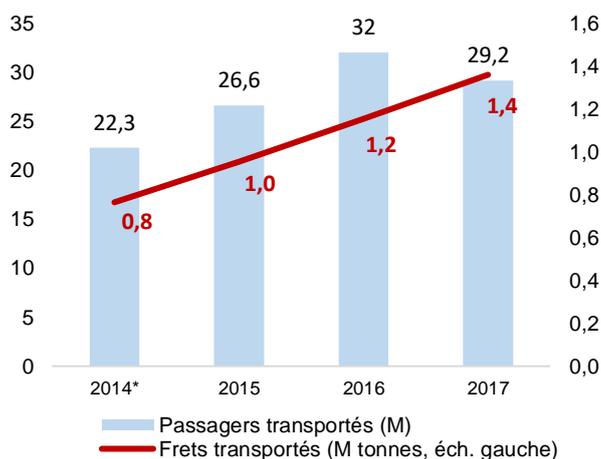
Qatar Airways : Performances financières



*année fiscale 2011-2012 ...2017-2018

Source : Qatar Airways

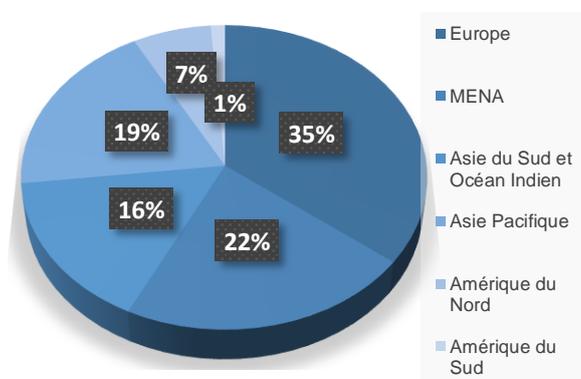
Qatar Airways : une compagnie d'envergure internationale



*années fiscales 2014-2015...2017-2018

Source : Qatar Airways

Qatar Airways : les destinations (à mai 2019)



Source : Qatar Airways

¹ Selon l'indicateur ASK (Available Seat Kilometers)

² Suppression des 52 liaisons quotidiennes opérées par QA entre Doha, d'une part, et 18 villes d'Arabie Saoudite, a affecté plus de 10% de son réseau

³ Sur la base de l'indicateur FTK - Freight Tonnes Kilometers, calculé en multipliant le volume transporté par la distance parcourue

de l'approche « yield management », les tarifs pratiqués sur ces liaisons (Doha-destinations finales) apparaissent beaucoup plus élevés que sur les routes intercontinentales (Europe-Asie) sur lesquelles la concurrence est rude (Turkish Airlines, Etihad, Emirates principalement).

- **Une stratégie marketing audacieuse (et onéreuse), axée sur le sport.** Dans le domaine du football, QA est devenu sponsor « platinum » du Bayern Munich en 2016 puis de l'AS Roma et du Boca Juniors en 2018. La compagnie possède également des partenariats clés avec Formula E (ePrix 2017 de Paris et New York) et la FIFA (Coupe des confédérations 2017, Coupe du monde 2018, Coupe du monde féminine 2019, Coupe du monde 2022).

2. Le développement de l'aéroport International Hamad permet de soutenir la croissance de QA

Inauguré en 2014, l'aéroport international de Doha (HIA) est prévu pour accueillir jusqu'à 30 millions de passagers par an. Depuis son ouverture, l'aéroport connaît une fréquentation en forte croissance, en ayant accueilli 34,5 millions de passagers en 2018 dont 90% en transit (bien qu'en baisse de 7,5% par rapport à 2016 – conséquence de l'embargo). Le volume de fret pris en charge a quant à lui augmenté de près de 20% sur la même période, ayant atteint 2,2 Mt en 2018.

La qualité des infrastructures et leur constante mise à niveau (bornes d'enregistrement automatiques, e-gates pour les douanes) ont par ailleurs valu au HIA de passer du 75^{ème} au 5^{ème} rang du classement Skytrax 2018 en l'espace de 5 ans. Enfin, HIA est considéré comme étant le 2^{ème} aéroport mondial en termes de ponctualité⁴.

3. Ce secteur, qui profite à nos entreprises, au premier rang desquelles le constructeur Airbus, continue d'offrir des opportunités

Qatar Airways est un client important d'Airbus : la compagnie a notamment été le client de lancement de l'A320Neo et de l'A350-900 en 2015, puis de l'A350-1000 en 2018. Les livraisons d'Airbus constituent aussi un enjeu pour le commerce bilatéral France-Qatar, largement dépendant des ventes d'aéronefs (71% du montant des exportations françaises vers le Qatar en 2018). Plusieurs autres entreprises françaises sont impliquées dans le développement du secteur aérien au Qatar, à l'image de Thalès ou encore d'ADPi.

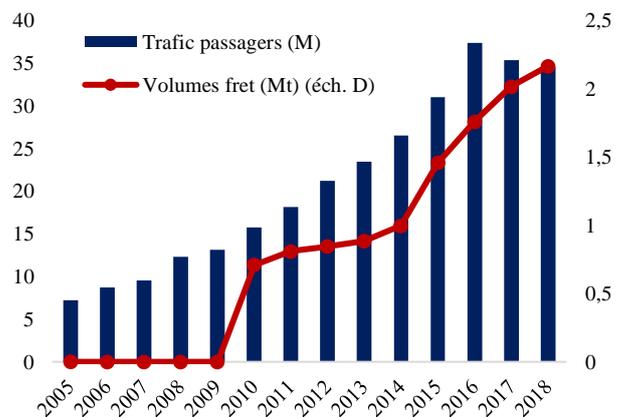
Le secteur, en continuant de se développer, continue d'offrir des opportunités. Outre les besoins liés à la croissance de Qatar Airways, un projet d'extension de l'aéroport est en cours de lancement (appels d'offres en cours et à venir), sous l'égide d'un comité présidé par l'Aviation civile qatarienne. L'objectif est de porter la capacité de l'aéroport à 53 millions de passagers et 3 Mt de fret par an d'ici 2022. Les autorités prévoient également la mise en place, à horizon 2022, d'un service de contrôle aérien « en route » destiné aux avions survolant l'espace aérien qatarien⁵.

Suivi par : Julie Heuguet et Pauline Quinebeche

Participations de QA au capital de compagnies étrangères

- IAG (British Airways et Iberia) (20%)
- Latam Airlines (10%)
- Air Italy (49%, ex-Meridiana)
- Cathay Pacific (9,6%)
- China Southern Airlines (5%)
- Jets privés JetSuite et JetSuiteX

Aéroport international HIA* : trafic passagers et volume de fret



*Aéroport de Doha avant l'inauguration de HIA en 2014
Sources : Airport Council International, Hamad International Airport

Aéroport international HIA



Clause de non-responsabilité - Le service économique s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.

⁴ On-Time Performance (OTP) selon le OAG's Punctuality League report, 85,41% des vols opérant à l'heure.

⁵ Pour rappel, les services ALRS sur l'espace aérien de la Qatar Flight Information Region (FIR) sont historiquement délivrés par le Bahreïn, qui est l'un des pays soumettant par ailleurs le Qatar à un embargo.