

Dubaï, Doha, Abou Dhabi: l'irrésistible ascension des aéroports du Golfe est-elle menacée?



Les aéroports du Golfe sont devenus incontournables dans le tourisme mondial. À la clé, la volonté de développer le tourisme local grâce à un réseau étoffé.

Emirates, Qatar Airways ou Etihad, la stratégie est en place depuis des années, les aéroports des pays du Golfe se positionnent comme de **sérieux hubs internationaux, quasi devenus incontournables dans une série de routes aériennes entre l'Europe et l'Asie.**

Cela saute aux yeux aujourd'hui, **alors que les touristes se retrouvent bloqués en Australie ou à Bangkok en raison de la fermeture de l'espace aérien des pays du Golfe.**

Tout a vraiment commencé au début des années 1990. Dubaï, sentant la fin du pétrole arriver, décide de diversifier ses activités. L'Émirat veut renouer avec une longue tradition: **Dubaï doit redevenir un centre de commerce international comme au temps des Britanniques.**

Centre du commerce

"Pour y arriver, Dubaï a besoin d'une chose en particulier: être connectée au monde et donc avoir des vols", raconte Wouter Dewulf, économiste spécialisé dans le transport aérien à l'université d'Anvers.

Avec les poches bien remplies, Dubaï décide donc de créer Emirates et de lancer une ambitieuse stratégie de développement. L'infrastructure sera au cœur de celle-ci avec la construction de très grandes capacités dans son aéroport international de Dubaï (DXB).

C'est un succès, Dubaï profite de sa position géographique et d'une offre abordable pour **rapidement gagner des parts de marché sur les connexions entre l'Europe et l'Asie ou l'Océanie.**

Même en pleine crise de 2008-2009, Dubaï continue d'accroître ses capacités alors que les concurrents doivent faire l'inverse. "Emirates Airlines poursuivait une stratégie à contre-courant. Ses dirigeants assuraient que l'offre proposée par le transporteur de Dubaï stimulait la demande", écrit le chercheur Julien Lebel en 2019 dans une étude de l'Institut français des relations internationales (Ifri).

"Il est en réalité évident qu'Emirates mène **une stratégie coûteuse visant à créer une situation de surcapacités sur des routes aériennes à l'offre déjà conséquente**", ajoutait-il.

Diminution de l'offre européenne

Avec une bonne qualité de service en prime, cette concurrence a mis à mal une série de compagnies traditionnelles. Beaucoup abandonnent ou diminuent leur nombre de vols vers l'Asie du Sud-Est et l'Océanie.

Les compagnies européennes n'arrivent plus à concurrencer le Golfe, notamment **par leur avantage indéniable sur le coût du kérosène**. Un problème voué à grandir, car les compagnies aériennes doivent mettre un pourcentage croissant de carburant durable (SAF) et plus coûteux pour leurs vols au départ de l'Europe. Ce qui ne sera pas obligatoire pour les vols au départ de Dubaï, Doha ou Djeddah.

Carsten Spohr, le patron de Lufthansa, maison mère de Brussels Airlines, [expliquait à L'Echo, fin 2024,](https://www.lecho.be/dossier/mobilité/carsten-spohr-ceo-de-lufthansa-nous-investissons-dans-brussels-airlines-parce-qu-elle-est-devenue-rentable/10565265.html) (<https://www.lecho.be/dossier/mobilité/carsten-spohr-ceo-de-lufthansa-nous-investissons-dans-brussels-airlines-parce-qu-elle-est-devenue-rentable/10565265.html>) que sur beaucoup de destinations en Asie du Sud-Est ou en Océanie, les Européens avaient dû battre en retraite et qu'il ne fallait pas s'attendre à ce que Lufthansa devienne plus forte dans la région "dans la prochaine décennie".

"Je ne pense pas que les Européens y reviendront, ce n'est pas réaliste, compte tenu des subventions et des aides gouvernementales qui y sont accordées aux compagnies aériennes", disait-il. En plus de Doha ou Dubaï, Lufthansa doit aussi faire avec la concurrence d'Istanbul et le soutien de la Turquie à sa compagnie nationale, Turkish Airlines.

Air France KLM et Lufthansa [ont d'ailleurs parlé récemment d'une seule voie contre la concurrence qu'ils jugent déloyale avec Qatar Airways, Emirates et Turkish Airlines](https://www.lecho.be/entreprises/aviation/air-france-et-lufthansa-vent-debout-contre-la-concurrence-inequitable-venant-du-golfe/10632161.html) (<https://www.lecho.be/entreprises/aviation/air-france-et-lufthansa-vent-debout-contre-la-concurrence-inequitable-venant-du-golfe/10632161.html>).

Rentabilité en question

La question de la rentabilité des compagnies du Golfe reste néanmoins ouverte. "Dans les pétromonarchies du Golfe, les élites économiques et politiques sont grosso modo les mêmes", évoque Frédéric Dobruzkes, chercheur et enseignant à l'ULB.

"Il y a **toujours eu une zone d'ombre sur le niveau de financement par l'État de ces compagnies aériennes**, cela n'a jamais été très clair. Il n'est d'ailleurs pas clair non plus de savoir si elles seraient rentables sans soutien", analyse-t-il.

"Les fournisseurs de fuel, c'est **le gouvernement**, l'aéroport c'est le gouvernement, l'autorité de régulation, c'est le gouvernement, la société de leasing d'avions, c'est aussi le gouvernement", énumère Wouter Dewulf.

Valeur ajoutée pour Dubaï

Il explique qu'Emirates a levé une partie du voile sur ses résultats financiers en 2023. "Ils n'ont pas fait beaucoup de profits en 30 ans, mais ils ont une valeur ajoutée énorme pour Dubaï. Ils ont attiré des touristes et des businessmen", dit Dewulf.

Il faut dire que les chiffres donnent le tournis: **Dubaï a atteint un record de 95,2 millions de passagers en 2025**, soit une progression de 3,1% d'une année sur l'autre (un voyageur en transfert compte pour deux passagers).

Il s'agit du plus grand aéroport mondial concernant les voyages internationaux. Si on considère également les voyages en avion nationaux, seul l'aéroport d'Atlanta compte encore davantage de passagers, avec 106,3 millions de passagers en 2025.

À titre de comparaison, **London Heathrow** a totalisé 84,5 millions de passagers en 2025 et **Paris Charles de Gaulle** 72 millions de passagers. **Doha** a compté de son côté 54,3 millions de passagers en 2025 et pointe à la 31^e position des aéroports mondiaux.

Stratégie gagnante

Ce qui est notable pour Dubaï, c'est que sa stratégie s'est avérée gagnante pour l'économie locale. Une étude d'Oxford Economics de 2024 calculait ainsi que **le secteur aérien contribuait à hauteur de 27% au PIB de Dubaï**. Il y a 103.000 jobs directs dans l'aviation à Dubaï et 200.000 jobs supplémentaires de la chaîne d'approvisionnement derrière l'aviation.

Ce à quoi il faut encore ajouter "329.000 emplois grâce à l'effet catalyseur du tourisme facilité par l'aviation". L'un dans l'autre, l'aviation soutient donc, selon Oxford Economics, 631.000 emplois à Dubaï.

Pour chaque emploi dans l'aviation, 1,9 emploi supplémentaire est créé dans l'économie dubaïote. Les prévisions d'Oxford Economics tablent d'ailleurs sur 170.000 emplois supplémentaires liés de près ou de loin à l'aviation à Dubaï d'ici à 2030.

"Dans les vols d'Emirates, 70% des gens sont en transfert. **30% des personnes vont donc à Dubaï**. On peut aussi rester à Dubaï quelques jours sans supplément. C'est très bien organisé", souligne Dewulf. Dans l'aviation, **créer des connexions long-courrier aide aussi à attirer des voyageurs locaux ou sur le marché local**.

Dubaï a travaillé énormément sur son offre touristique **pour attirer de plus en plus de monde, et cela fonctionne**. Des personnes y élisent également domicile pour leur business, car le pays est connecté en vol direct au monde entier. Emirates n'étant qu'une partie de l'équation, donc.

L'enjeu crucial dans l'exercice de diversification de l'activité économique est donc rencontré. Ce n'est pas pour rien si les autres compagnies de la région emboîtent le pas. "Au début des années 2000, Qatar a fait la même chose. Cela n'a pas tellement bien marché. À peine 10% des passagers vont au Qatar. C'est un pays moins libre que Dubaï, avec moins d'ambiance", détaille Dewulf. Ensuite, c'était au tour d'Abou Dhabi de lancer sa compagnie avec Etihad Airways. **Dubaï et Abou Dhabi seront d'ailleurs bientôt reliées par un train grande vitesse**.

La guerre en Iran pourra-t-elle **enrayer la machine bien huilée de l'expansion des aéroports de Dubaï, Doha ou Abou Dhabi**? "Si cela ne dure que quelques semaines, ce n'est pas très grave. Pour l'instant, les hôtels sont pleins. Emirates sert à attirer les touristes et connecter Dubaï au monde, c'est devenu leur moteur économique", explique Dewulf. "Si cela dure plus longtemps, ce ne sera ni bon pour leur réputation ni pour leur économie", dit-il.

Quelles alternatives?

En attendant, quelles sont les alternatives pour relier les pays d'Asie ou d'Océanie affectés? Il s'agit de routes plus longues et plus coûteuses avec des compagnies traditionnelles. "Si vous êtes bloqué à Bangkok, vous pouvez rentrer par exemple par Shanghai", dit Frédéric Dobruzske.

Il faut donc se tourner vers les quelques sièges libres ici et là. **Mais, les compagnies aériennes ne vont pas revoir leur réseau à court terme**, mis à part quelques ajustements tactiques. À plus long terme, sauf si la situation s'enlise sur le terrain des affrontements, les choses devraient rapidement revenir à la normale.

À Dubaï, le deuxième aéroport est en cours de modernisation pour un montant de 35 milliards de dollars, le "Dubai World Central - Al Maktoum International Airport". Il doit reprendre **les activités de DXB en 2032. Sa capacité est prévue pour 260 millions de passagers.**

Un autre local entend aussi suivre l'exemple des Émirats, il s'agit de l'Arabie saoudite. Déjà très forte dans l'aérien avec Saudia et Flynas, le pays peut déjà compter sur l'afflux de pèlerins.

Qui plus est, l'Arabie saoudite vient également de lancer une nouvelle compagnie aérienne, Riyadh Air, qui se veut un nouveau hub entre l'Europe et l'Asie. Les commandes d'avions s'enchaînent. Riyadh Air veut desservir toutes les grandes capitales européennes et les grandes capitales asiatiques d'ici à 2030 et puis dans un second temps la Nouvelle-Zélande et l'Australie. **En clair, concurrencer les autres compagnies du Golfe.**

"Vous savez, les gens oublient vite. Quand il y a eu des grèves de Ryanair de plusieurs semaines, ils disaient 'plus jamais'. Dès que c'était fini, les vols étaient pleins", conclut Wouter Dewulf.

Benjamin Everaert