

L'aérien prêt pour le décollage

● Considéré par les professionnels du tourisme comme un des obstacles majeurs au développement de la destination, le problème de l'aérien est sur le point d'être maîtrisé. Il est question de créer une compagnie low-cost marocaine, mais aussi d'ouvrir davantage le ciel marocain tout en préservant les intérêts de Royal Air Maroc.



La solution au problème quasi structurel de l'aérien est-elle en phase d'être trouvée ? En tout cas, la «stratégie» en gestion au niveau des services en charge de l'aérien et du tourisme est porteuse d'espoir. Cette feuille de route permettrait enfin de résoudre le fameux dilemme marocain : ouvrir l'espace aérien du pays aux low-cost, tout en protégeant la compagnie nationale, Royal Air Maroc (RAM). En marge du Connect 2014 qui s'est tenu la semaine dernière à Marrakech (www.leseco.ma), les responsables des départements du transport et du tourisme ont affiché leur volonté de faire front commun pour le rayonne-

ment de la destination Maroc. Cette convergence se fera désormais en tenant compte des intérêts de chaque partie. En un mot, la tactique est la suivante : pour atteindre les objectifs de la vision 2020, le royaume est obligé de tripler ses connexions aériennes avec le reste du monde (voir encadré). Pour y arriver, il faudra aller négocier avec les compagnies étrangères, notamment les low-cost. Seulement, ces dernières seront surtout orientées vers les destinations touristiques matures comme Marrakech et Agadir ou vers celles en phase de développement comme Fès et éventuellement les régions du sud. Quant au hub de Casablanca,

il sera le fief, voire la forteresse de RAM.

Les ailes du tourisme

D'ailleurs, les nouvelles dessertes annoncées lors du Connect et qui devraient être lancées à partir de l'hiver prochain en donnent un premier aperçu. Elles sont toutes orientées vers les villes intérieures et non pas sur la capitale économique. Il s'agit d'une dizaine de liaisons qui seront assurées par la compagnie low-cost Transavia, filiale du géant européen Air France/KLM. L'aérien va donc donner des ailes au tourisme, tout en servant de bouclier à RAM. Telle est la conviction de Zouhair Mohamed El Aoufir, nouveau DG de l'Office national des aéroports (ONDA), et non moins ex-membre du top management de RAM, à l'instar de son «collègue et ami» Abderrafie Zoutien, qui a lui atterri à la tête de l'Office national marocain du tourisme (ONMT). Pour El Aoufir, «un aéroport hub requiert une compagnie hub. Tel est le cas à Dubaï avec Emirates, Abu Dhabi/Etihad, Paris/Air France. À Casablanca, c'est avec la RAM. Cela fait partie des axes stratégiques de la politique de l'ONDA». Voilà une déclaration qui ne manquera pas d'arracher un sourire à Driss Benhima, son ancien patron à la RAM et adversaire déclaré des low-cost. ●

PAR OUMAR BALDÉ
o.baldec@leseco.ma

●●●
Les responsables des départements du transport et du tourisme ont affiché leur volonté de faire front commun pour le rayonnement de la destination Maroc.

POINT DE VUE



Abderrafie Zoutien
DG ONMT

Nous avons deux points fondamentaux dans la vision 2010 : Le plan Azur et l'Open Sky car il fallait une adéquation entre l'offre aérienne et la capacité litière. L'hiver dernier, nous avons enregistré une croissance de 25% de l'offre aérienne. Nous pouvons donc en faire une corrélation avec l'augmentation des arrivées. Il faut continuer à intéresser les compagnies aériennes à destination du Maroc via des coûts compétitifs au niveau des aéroports. Cela dit, il y a un besoin d'une compagnie low-cost marocaine. Nous avons certes besoin de la compagnie nationale et des autres opérateurs aériens, mais nous avons aussi besoin d'une compagnie low-cost qui aura ses bases à Marrakech ou à Agadir. Le Maroc peut se baser sur l'exemple turc, où 7 compagnies low-cost existent au côté de la compagnie nationale. C'est le cas aussi en Malaisie. Aujourd'hui, toutes les grandes compagnies perdent de l'argent sur le moyen-courrier. À ce titre, l'exemple d'Air France/KLM est édifiant, avec un montant qui se chiffre à 600 millions d'euros (soit plus de 6 MMH). D'autres grandes compagnies à l'image de British Airways et Lufthansa ont également arrêté le moyen-courrier. Le modèle aérien de la RAM n'est pas adapté au moyen-courrier. La compétition y est très forte. Nous avons donc besoin d'une rupture à ce niveau. ●

Tripler les dessertes à l'horizon 2020

Le département du Tourisme, via la Vision 2020, dispose de sa «feuille de route de l'aérien». Celle-ci prévoit de tripler les dessertes sur le Maroc à l'horizon 2020. Ainsi, le nombre de dessertes hebdomadaires devraient s'établir à quelque 1.800 contre environ 600 actuellement. Un autre volet de la politique de l'aérien repose sur l'identification des «bassins émetteurs» comme la Russie et l'Allemagne, pour ensuite promouvoir les dessertes vers les destinations privilégiées par les touristes originaires de ces marchés. «L'objectif est d'adapter l'offre aérienne au développement et à l'émergence des destinations nationales», résume Lahcen Haddad, ministre du Tourisme. Ce dernier assure que la RAM ne sera pas lésée dans cette démarche. D'ailleurs, un comité de pilotage assure la coordination entre le département du Tourisme et le ministère de l'Équipement et du transport.