

# Tourisme/Aérien: L'effet

• Bilan chiffré des 14 dernières années

• Fortes améliorations de la connectivité, des rotations, fréquences...

• Bémol: les conséquences sur le pavillon national, RAM

EN une douzaine d'années, l'open sky a apporté des acquis incontestables. L'ouverture du ciel a permis une forte stimulation des arrivées, une amélioration de la connectivité, une augmentation de l'accessibilité, des rotations, voire le doublement du trafic. Les chiffres sont là pour le démontrer. En effet, depuis la signature de l'Open Sky (en 2004), l'évolution du marché aérien, enclenchée il y a 14 ans, a amélioré une série d'indicateurs



(fréquences de vols, nombre de sièges et de compagnies, routes, point à point, capacité...) qui sont à l'origine de la performance des arrivées (estimées à quelque 12,5 millions de touristes fin 2018).

Chiffres à l'appui, en 14 ans, le Maroc est passé de 438 à plus de 1.265 fréquences hebdomadaires (soit +9% par an). L'impact direct de l'évolution des fréquences s'est traduit par la multiplication par quatre du nombre de sièges. Le Maroc est passé de 3 à 12 millions de

sièges, soit une croissance de 11% par an. C'est la conséquence directe de la forte concurrence autour des compagnies aériennes et l'arrivée d'un nouveau modèle économique via de nouveaux opérateurs (les low cost notamment Ryanair, Air Arabia, TUI, Transavia...). En effet, le nombre de compagnies desservant le Maroc est passé de 24 en 2004 à 52 en 2018. Sur le critère des routes aériennes, l'on comptait 159 -point à point- il y a 14 ans. Aujourd'hui, les routes aériennes sont au

# accélérateur de l'Open Sky

nombre de 306. Par ailleurs, le marché marocain de l'aérien est passé de quelque 48 destinations internationales (en 2004) à 121 en 2018. Soit deux fois et demi de plus de destinations. Hors Afrique, le pavillon Maroc opérait essentiellement sur 14 marchés à l'international. Nous en sommes aujourd'hui à plus de 35 pays, soit 21 marchés supplémentaires. Plus encore, hors Casablanca représentait 37% des vols en 2004. Aujourd'hui, cela pèse pour 53% de la capacité globale. C'est dire qu'auparavant tout passait par Casablanca. Aujourd'hui, plus de la moitié des flux est hors le hub casablancais.

Certes les acquis sont multiples et indéniables sur l'activité aérienne et la connectivité voire l'accessibilité de la destination Maroc, mais il n'en demeure pas moins que cette ouverture du ciel a aussi le revers de la médaille, en ce sens qu'elle a «bouleversé le paysage et les équilibres» avec de lourdes conséquences, notamment sur le pavillon national RAM. L'open sky a, selon la compagnie nationale, détruit

de la valeur sur des destinations moins touristiques (Casablanca notamment où RAM réalise plus de 50% de son chiffre

Depuis quelques années, les compagnies low cost (LCC) contrôlent le ciel marocain avec 44% des vols internatio-

rieures peu rémunératrices. De surcroît, la RAM n'assure quasiment plus de desserte point à point sur l'Europe. Selon un récent rapport, «avec 36% des vols internationaux et moins de 30% sur l'Europe, la situation de la RAM est devenue très vulnérable».

Aujourd'hui, tout le challenge consiste à doubler la flotte d'ici 2025. Parallèlement, l'autorité aéroportuaire devra entamer une nouvelle génération d'investissements de manière à rehausser les standards au niveau des terminaux (équipements, installations, sécurité, sûreté, gestion du trafic...). L'enjeu étant d'avoir la même continuité en termes de standards et de confort entre les aéroports européens et ceux marocains. L'autre challenge consiste à désenclaver les régions, de manière à arroser l'arrière-pays avec des aéroports aux standards et une connectivité internationale des villes moyennes à vocation touristique. □

## Le redécollage du pavillon national

**SELON une étude d'un Comité d'experts du tourisme, 63 pays et 112 aéroports sont connectés avec le Maroc, via 44 compagnies. Parmi elles, une vingtaine de low cost, 8 TO Charters... L'aérien est la colonne vertébrale de toute destination touristique. Le rapport des experts préconise au pavillon national de réinventer son positionnement stratégique. Autrement dit, défendre ses périmètres et ses territoires, notamment via le hub Maroc-Afrique (transit); développer de nouvelles autoroutes et liaisons (Europe et long courrier) ou encore développer les vols internes et densifier le marché du point à point touristique. La tutelle est également appelée à soutenir l'aérien afin de réduire la concurrence et la dépendance face à la mainmise des low cost. □**

d'affaires), en l'attaquant de manière frontale sur des routes qu'elle a développées depuis de nombreuses années.

Résultat: une position dominante des low cost sur tous les aéroports du Maroc (surtout Marrakech).

naux (76% si l'on exclut l'aéroport de Casablanca). Les low cost contrôlent 8 des 10 premiers aéroports du Maroc, avec des parts de marché comprises entre 70 et 100%! Du coup, la RAM s'est repliée sur son hub de Casablanca et ses lignes inté-