



HAL
open science

Incidence de la libéralisation aérienne sur le développement touristique du Maroc

Véronique Mondou

► **To cite this version:**

Véronique Mondou. Incidence de la libéralisation aérienne sur le développement touristique du Maroc. Géotransports, 2013, 1-2, pp.129-147. hal-01139796

HAL Id: hal-01139796

<https://hal.science/hal-01139796v1>

Submitted on 7 Apr 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Incidence de la libéralisation aérienne sur le développement touristique du Maroc

The impacts of air transport liberalization on tourism in Morocco

Véronique MONDOU,
Maître de conférences en géographie
UMR ESO CNRS Université d'Angers¹
veronique.mondou@univ-angers.fr

Résumé

Le Maroc présente un cas intéressant de politique volontariste d'aménagement touristique faisant la part belle au développement du transport aérien comme vecteur de croissance du trafic. L'objectif de cette analyse est de comprendre les mécanismes d'ouverture à la concurrence du secteur aérien, d'analyser les stratégies des compagnies aériennes, notamment les *low cost* (à bas coûts) et de saisir les conséquences sur les arrivées touristiques et leur organisation spatiale.

Mots-clés : déréglementation aérienne, libéralisation, compagnies low cost, pratiques touristiques, système d'acteurs, Maroc

Abstract

Morocco represents an interesting study case of proactive policy of touristic counting planning, based in particular on air transportation development. The object of this study is to understand the process of opening to the market of the airline field, to analyse the strategies of the companies, more especially of the low cost companies, and to understand the consequences on tourism activity and their territorial organization.

Key-words : Airline deregulation, liberalization, low cost airlines, tourism practices, actors system, Morocco

¹ PRES UNAM, UFR ITBS-ESTHUA, 7, allée François Mitterrand, BP 40455, 49004 Angers

INTRODUCTION

Les arrivées touristiques au Maroc représentent aujourd'hui un flux annuel de 9,3 millions de personnes. Ce chiffre représente une réalité plurielle, fruit d'un dessein politique exprimé par le gouvernement depuis dix ans. La mise en place d'une politique volontariste a conduit à la réalisation de vastes chantiers visant à développer la capacité d'accueil du pays. Les investissements concernent non seulement les hébergements, mais touchent aussi à la planification de nouveaux sites touristiques (stations balnéaires), à l'amélioration du niveau de formation des professionnels du secteur et à l'optimisation de la qualité des infrastructures de transport. Les plans gouvernementaux privilégient le mode aérien car il représente le moyen de transport le plus employé par les touristes internationaux, ceux-là mêmes qui utilisent les hébergements marchands et consomment des prestations touristiques diverses. L'enjeu pour le gouvernement marocain au début des années 2000 est de trouver les leviers pour augmenter les capacités aériennes trop à l'étroit dans un système privilégiant quelques compagnies aériennes. Les mutations du secteur aérien international qui évolue dans un environnement de plus en plus concurrentiel, ont notamment permis l'émergence des compagnies *low cost* au fonctionnement singulier par rapport aux acteurs anciennement implantés (compagnies régulières traditionnelles et charters). Leur positionnement agressif, à l'affût de l'ouverture de nouvelles liaisons à des prix d'appel très attractifs, permet de stimuler le trafic des aéroports desservis. Leur arrivée étant soumise à une ouverture à la concurrence, le Maroc s'est lancé dans un processus d'assouplissement des règles qui encadrent les droits de trafic exploités par les opérateurs aériens entre le Maroc et l'Union Européenne. Il s'agit donc de saisir les répercussions de l'ouverture du ciel marocain sur le positionnement stratégique des différents acteurs de l'aérien et sur la façon dont le pouvoir utilise les potentialités offertes par la libéralisation du secteur.

La complexité se lit aussi dans les pratiques et la nature des touristes. L'ambiguïté des flux touristiques, chiffrés à 9,3 millions, est d'être composés à la fois de touristes internationaux, européens majoritairement, et plus encore français, mais aussi de Marocains, qui ont émigré ou qui sont nés dans un pays étranger, mais qui font l'objet d'une attention particulière de la part du pouvoir royal. On peut supposer que les usages des lieux mais aussi l'appropriation des moyens de transport vont différer entre ces deux groupes. Dans ce contexte, comment appréhender ces rapports au territoire touristique, lieu chargé d'altérité pour certains, espace familier pour d'autres ?

Deux sources statistiques principales sont utilisées pour ce travail. Les données issues du Ministère du tourisme apportent des indicateurs sur le profil des touristes, sur les lieux fréquentés. Les informations produites par l'organisme chargé de la gestion des aéroports (Office national des aéroports - ONDA) permettent de saisir la diversité des protagonistes de l'aérien et autorisent une connaissance fine de la nature des flux.

Trois grandes parties articulent cette réflexion ; il s'agit dans un premier temps de saisir le contexte économique et politique qui explique le choix du développement par le tourisme ainsi que les fondements théoriques du processus de libéralisation des relations aériennes ; la deuxième partie est consacrée à la sphère du transport aérien et à la structuration de l'offre ; enfin, sont analysées les pratiques des visiteurs en lien avec les projets d'aménagement.

I – DESSERTE AERIENNE ET DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE : ETAT DE LA QUESTION

1- Une résolution politique

Le point de départ du phénomène étudié réside dans la volonté de l'Etat marocain de développer le tourisme sur son territoire. Un plan stratégique, dénommé Vision 2010, est élaboré au début des années 2000, avec tout d'abord une échéance en 2010, suivi par un autre programme décennal (Discours de Mohamed VI et accord d'application, 2001). Ce développement prend plusieurs formes : il s'agit tout d'abord d'augmenter quantitativement les arrivées touristiques afin d'aboutir au chiffre de 10 millions de touristes en 2010. Par ailleurs, il est aussi attendu une ouverture à de nouvelles pratiques touristiques réalisées

dans de nouveaux lieux grâce à la création de stations balnéaires. Jusqu'à la fin des années 2000, l'offre touristique du Maroc à destination d'une clientèle internationale reposait davantage sur un tourisme urbain lié aux grandes capitales historiques (Marrakech, Fès, Meknès...) que sur le tourisme balnéaire représenté uniquement par Agadir (Berriane, 2009).

Ce plan n'est pas le premier puisque dès 1964, sous les conseils de la Banque mondiale, le Maroc met en place une politique de développement touristique, ce secteur devenant la deuxième priorité marocaine (après l'agriculture). Cependant, à partir des années 1980, l'Etat devient moins actif en matière d'investissement et de promotion touristiques (Hillali, 2007).

Depuis le début des années 2000, cette ambitieuse politique s'est déclinée en différents volets, liés à la formation, à l'hébergement, à la création de nouvelles stations balnéaires (Plan Azur) et à l'accessibilité du territoire. Le transport, plus particulièrement le transport aérien, ne constitue donc qu'un élément d'une stratégie globale, mais son importance est affirmée dans le texte fondateur Vision 2010. Il est ainsi dit dans le discours de Mohamed VI (2001) que « *la libéralisation du transport aérien constitue l'une des meilleures façons de contribuer à la mise en œuvre d'une nouvelle politique touristique* », les effets attendus sont de « *stimuler la concurrence, attirer de nouveaux opérateurs, créer ainsi les conditions favorables à une croissance rapide du secteur, au service du tourisme, et ce, en éliminant progressivement les restrictions sur l'offre et les tarifs* ».

La libéralisation de son espace aérien est donc la voie choisie par le Maroc pour atteindre ses objectifs de croissance. Il s'agit là d'une voie originale comparée à d'autres destinations méditerranéennes telles que la Tunisie, l'Egypte ou encore la Turquie. Si on prend l'exemple de la Tunisie, ce pays a fait le choix, à partir du milieu des années 1960, de développer le tourisme balnéaire en s'appuyant sur une desserte effectuée par des compagnies charters dans le cadre de voyages « tout compris » programmés par des tour-opérateurs (Miossec, 2004 ; Miossec, 1996). L'Etat tunisien contrôle cet accès par le biais d'accords bilatéraux signés avec les pays tiers.

2- Le cadre législatif

Le Maroc s'inscrit quant à lui dans la vague de libéralisation aérienne impulsée dès la fin des années soixante-dix aux Etats-Unis. La loi promulguée en 1978² sous l'Administration Carter (*Airline Deregulation Act*) va bouleverser l'ordre établi lors de la Convention de Chicago en 1944 dont les deux principes fondamentaux sont la souveraineté nationale qui assure à chaque pays la maîtrise de son territoire et la rédaction d'accords bilatéraux encadrant les liaisons entre deux Etats (Biplan, 2004). Comme le rappellent de nombreux auteurs (Dobruszkes, 2008 ; Biplan, 2004), les économistes libéraux estiment que ce système représente une entrave au développement de la concurrence dont l'application doit produire des effets positifs sur le marché, celui-ci étant suffisamment mature pour fonctionner dans un environnement concurrentiel (Gillen et Morrison, 2005). Si l'objectif est donc d'assouplir le cadre juridique encadrant l'exploitation de liaisons aériennes, il ne faut cependant pas conclure à une suppression complète des règles et à un retrait total des Etats. La littérature sur cette question (Majone, 1994 ; Eberlein, 1999 ; Zembri, 2005 ; Dobruszkes, 2008) montre en effet que la libéralisation du marché s'accompagne davantage d'une re-régulation que d'une disparition des règles. La libéralisation entraîne la fin des monopoles d'Etat, autorise l'accès au marché à un plus grand nombre d'acteurs et permet une liberté tarifaire, mais ces auteurs insistent aussi sur l'importance du rôle des Etats ou de l'Union Européenne qui encouragent ou limitent la concurrence. Eberlein (1999) met ainsi en avant la notion de régulation sociale et politique qui vise à « *garantir [...] un service minimum à un prix accessible à tous les citoyens* ». Cependant, si cette action de l'Etat se comprend pour des réseaux d'intérêt public tels que l'électricité, l'aérien ne correspond pas totalement à ce schéma. Même si le tourisme est devenu « *une composante de l'existence humaine* »,

² Cette loi concerne les Etats-Unis, mais elle va impulser un mouvement de libéralisation d'abord en Europe puis dans d'autres secteurs géographiques.

qu'il se déploie dans le monde entier et qu'il est promis à une forte croissance (Duhamel et Kadri, 2011), il n'en reste pas moins une activité qui n'est pas partagée par tous, et plus encore lorsqu'il s'agit de déplacements effectués en avion. Les mêmes obligations de régulation économiques et sociales sont moins flagrantes et l'intervention de l'Etat est davantage liée à la sphère de la puissance symbolique.

C'est en effet là une des particularités du transport aérien partagé entre une pure logique économique défendue par les compagnies aériennes privées et l'héritage du poids des Etats. Ces derniers, dans les années 1920 et 1930 en Europe, ont nationalisé des compagnies privées et les ont utilisées comme instrument de développement économique mais aussi comme symbole de leur puissance mondiale et coloniale. Une logique transnationale semble se mettre en place aujourd'hui avec l'émergence des alliances commerciales mais aussi des fusions entre compagnies. L'action de l'Etat devient plus discrète même si elle ne disparaît pas totalement. P. Biplan (2004), relève ainsi que « *les compagnies nationales demeurent porteuses de la fierté des nations et des peuples* ». Un grand nombre de compagnies en Europe ont été privatisées, mais les Etats en sont toujours actionnaires et participent ainsi aux décisions stratégiques. Le Maroc n'échappe pas à ce phénomène. La Royal Air Maroc (RAM) est aujourd'hui une compagnie nationale, mais les difficultés qu'elle connaît poussent la compagnie à se lancer dans un processus de plan social annoncé en août 2011 pouvant aboutir à une privatisation par l'intermédiaire d'une recapitalisation à laquelle pourrait prendre part une compagnie étrangère. Ni la compagnie, ni l'Etat n'ont confirmé cette dernière hypothèse annoncée par les médias marocains, mais les fusions et rachats récents en Europe ont déjà largement ouvert la voie.

3- L'ouverture du ciel marocain

A la suite des Etats-Unis, le phénomène de libéralisation s'est étendu à d'autres pays : l'Union Européenne tout d'abord, où la libéralisation s'est appliquée progressivement entre 1988 et 1997 (Fayolle, 2003), puis de façon plus ponctuelle en Asie (Asie du Sud-Est, Inde) et en Amérique du Sud et Centrale (Brésil, Mexique).

Au moment du lancement du plan Vision 2010 en 2001, une demande auprès de la Commission Européenne fut faite par le gouvernement marocain afin de négocier un accord de libéralisation avec les États membres de l'Union. Les négociations débutent en 2005 et aboutissent le 12 décembre 2006 à la signature d'un accord qui a pris effet en 2007 après ratification de l'accord par les pays de l'Union Européenne. Il s'agit du premier accord signé entre l'Union Européenne et un pays non européen (depuis, un autre a été conclu entre l'Union Européenne et les Etats-Unis).

L'application de l'accord se traduit par la fin de la situation d'oligopole qu'avaient les compagnies traditionnelles. Si on prend le cas des liaisons internationales entre la France et le Maroc, seules la Royal Air Maroc (RAM), Air France et quelques compagnies charter affrétées par des tour-opérateurs possédaient des droits de trafic. La libéralisation permet à n'importe quelle compagnie européenne d'effectuer une liaison depuis n'importe quel pays européen vers n'importe quel aéroport du Maroc, sans limitation de capacité et de fréquence. La réciprocité s'applique, permettant aux compagnies marocaines de desservir sans contrainte l'Europe. Cela correspond à la libre application des troisième et quatrième libertés de l'air, définies en 1944 par la Convention de Chicago. Par ailleurs, l'accord ouvre la possibilité, pour les compagnies marocaines, d'assurer des liaisons entre les pays de l'Union Européenne, si cette liaison est assurée à la suite d'un premier vol entre le Maroc et un pays de l'Union Européenne (par exemple, une compagnie marocaine peut réaliser un vol entre une Casablanca et Madrid, puis poursuivre vers Paris). Les transporteurs acquièrent ainsi les droits de trafic consécutifs de cinquième liberté.

4- Compagnies aériennes low cost et développement touristique

L'ouverture à la concurrence entraîne l'arrivée d'un nouveau type de compagnies : les *low cost*. Grâce à une compression des coûts d'exploitation des avions et de la masse salariale, ces compagnies peuvent proposer des prix inférieurs aux compagnies traditionnelles (qui

doivent toutefois être nuancés par l'importance des montants des services annexes). Ces compagnies proposent des liaisons court- et moyen-courriers régulières en privilégiant des dessertes directes point-à-point (Decker, 2004 ; Alderighi et alii, 2005 ; Derudder et Witlox, 2009). Le choix d'aéroports secondaires n'est pas partagé par toutes les compagnies, celles qui suivent strictement le modèle des *low cost*, privilégient des aéroports de petite taille, moins saturés et offrant des taxes moins élevées, mais la majorité des compagnies préfèrent des aéroports plus proches des marchés à desservir. Ces deux stratégies correspondent respectivement au choix de développement des deux compagnies dominant le marché en Europe : Ryanair, compagnie irlandaise et EasyJet, compagnie britannique. La première privilégie des aéroports de taille modeste quitte à s'éloigner du marché à desservir alors qu'EasyJet préfère les grands aéroports internationaux. Il sera donc intéressant de vérifier les destinations et aéroports desservis par les *low cost* au Maroc.

Enfin, il est à noter que la croissance de telles compagnies pèse lourdement sur l'activité des charters qui ne résistent pas à cette concurrence dans les espaces desservis par les *low cost*. Il semble ainsi s'opérer un partage du marché, les charters se spécialisant dans les destinations les plus verrouillées (Tunisie, Turquie, Egypte...) ou vers le long courrier (Williams, 2001 ; Dobruszkes, 2008). Même si le Maroc n'a pas axé son développement touristique sur une desserte assurée par les charters, on peut s'interroger sur l'évolution des pratiques des touristes.

Les travaux sur l'impact économique des compagnies *low cost* au niveau local et régional mettent en évidence l'effet positif sur la demande dans un environnement concurrentiel (Rey et alii, 2011). Au-delà d'une augmentation globale des flux, les effets attendus sont multiples : une dessaisonnalisation et une diversification de la demande (Donzelli, 2010). L'augmentation des courts séjours, consécutive à celle des dessertes *low cost*, est supposée être un facteur de réorientation de la demande en favorisant l'apparition de nouveaux motifs de déplacements et de nouvelles pratiques (Graham, 2010). Les études quantitatives montrent, notamment pour le cas de l'île de Malte (Graham et Dennis, 2010), que les *low cost* renforcent les flux mais ne modifient pas la demande qui reste tournée vers les mêmes produits. Par ailleurs, si les passagers des compagnies *low cost* sont des clients détournés des autres modes de transport ou d'autres types de compagnies, ces opérateurs génèrent aussi un nouveau marché. Le report intra-modal vers les *low cost* se remarque notamment par la perte de parts de marché des compagnies charters.

II – POIDS DE L'AERIEN ET STRATEGIES DES COMPAGNIES AERIENNES

1- Croissance des flux

Le plan de développement du tourisme, établi au début des années 2000, avait pour objectif d'atteindre dix millions de touristes en 2010. Sans toutefois y parvenir, la progression a été remarquable puisque l'on est passé de 4,4 millions de touristes en 2000 à 9,3 millions en 2011 (Ministère du Tourisme). L'augmentation des capacités aériennes a été souhaitée par le gouvernement marocain pour pallier l'insuffisance de l'offre par les compagnies en place, et l'on peut se questionner sur la place de l'aérien dans cette croissance des arrivées touristiques.

L'évolution des flux dans les principaux aéroports (Fig.1) montre une croissance dans les plates-formes principales. Deux d'entre elles, Casablanca et Marrakech, profitent tout particulièrement de cette embellie, correspondant, comme nous le verrons ultérieurement, à deux logiques distinctes.

De façon générale, le mode aérien a vu sa part de marché devenir dominante pendant la dernière décennie. En 2002, les arrivées par l'aérien représentaient 45% du total, cette part est passée à 62,8% en 2010 (ONDA). Il faut cependant introduire une distinction dans les flux touristiques, entre ceux générés par des touristes étrangers et ceux liés aux déplacements des Marocains Résidant à l'Étranger (MRE). Cette catégorie, sur laquelle nous reviendrons dans la dernière partie, diffère de la précédente par ses pratiques mais

aussi par ses choix modaux. Ainsi, si l'on considère uniquement les touristes étrangers, l'aérien domine encore plus largement puisqu'il représente 83% des arrivées (Fig. 2)

Fig. 1 Evolution du trafic aérien (nombre de passagers) entre 2005 et 2010

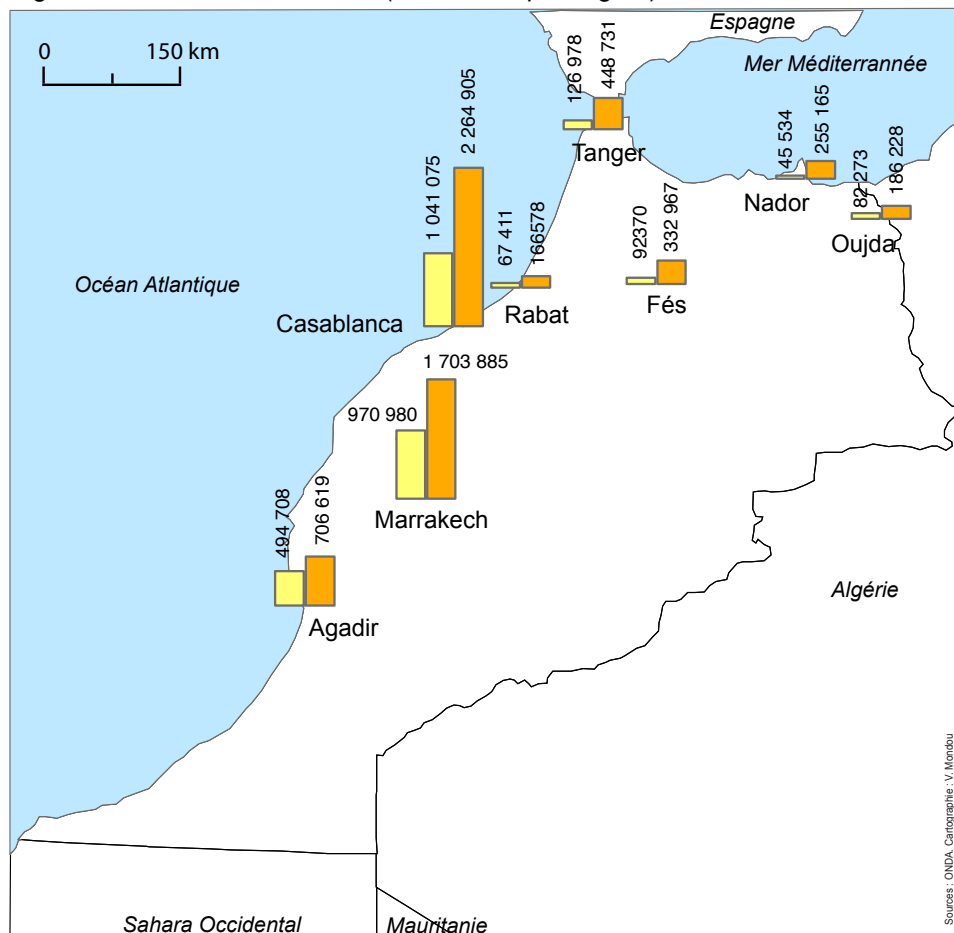


Fig.1 – Evolution du trafic aérien (nombre de passagers) entre 2005 et 2010

Fig. 2 Répartition modale des arrivées des touristes internationaux et des MRE en 2010

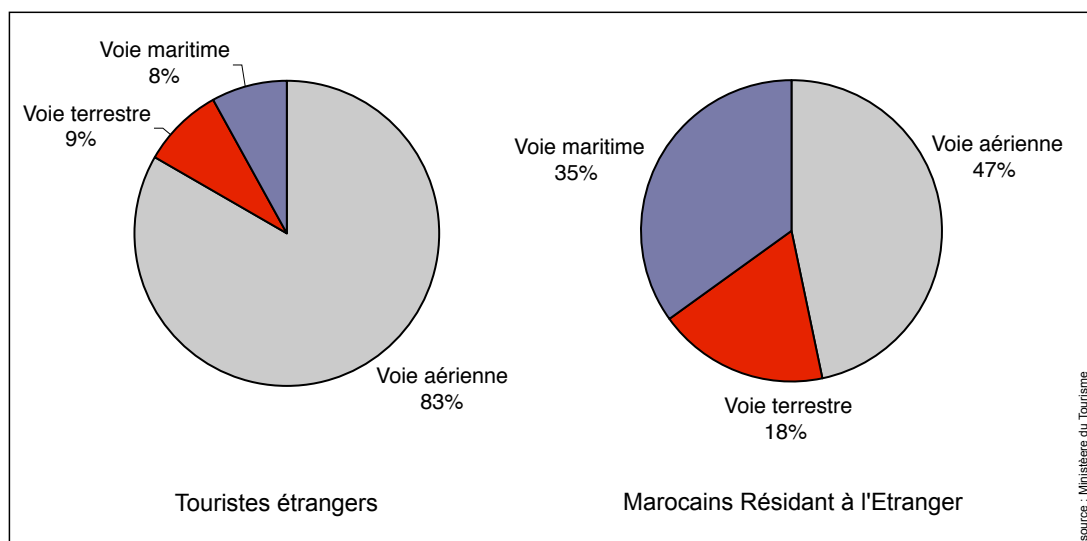


Fig.2 – Répartition modale des arrivées des touristes internationaux et des MRE en 2010

2- L'explosion des compagnies low cost

Au-delà de la croissance des flux, le phénomène le plus remarquable est la déferlante des compagnies *low cost* sur le territoire marocain. Il s'agit là d'une conséquence classique de la libéralisation du marché. Les *low cost*, dont un des moteurs de fonctionnement est l'augmentation du nombre de liaisons proposées, saisissent souvent l'ouverture de nouveaux marchés pour accroître leur offre. L'adhésion de nouveaux Etats à l'Union Européenne en 2004 et 2007 avait ainsi été suivie par l'apparition des compagnies *low cost* dans ces pays nouveaux entrants (Dobruszkes, 2009). Au Maroc, la part de marché des compagnies *low cost* a fortement progressé, passant de 7 % en 2005 à 30 % en 2011 (Tab.1).

Le territoire marocain est desservi par les principales *low cost*, avec à leur tête les deux compagnies dominantes en Europe : Ryanair et EasyJet. Elles ne sont pas les seules et on compte aujourd'hui huit compagnies *low cost* (Tab.2).

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Part <i>low cost</i> (%)	7,1	9,4	17,1	25,1	29	25,9	29,5

Tab.1 – Evolution de la part des compagnies *low cost* entre 2005 et 2011 (en nombre de mouvements, source : ONDA)

Compagnie	Pavillon	Nombre de mouvements en 2011	Commentaires
Air Arabia Maroc	Maroc	7 673	Filiale de la compagnie Air Arabia (Emirat de Sharjah)
Air Berlin	Allemagne	518	
Andalus Lineas Aeras	Espagne		Faillite en 2010
Atlas Blue	Maroc		Filiale de la RAM, a réintégré la compagnie mère en 2009
Clickair	Espagne		Clickair a fusionné avec Vueling en 2009
EasyJet	Grande-Bretagne	10 585	
Jet4You	Maroc	7 534	
Jetairfly	Belgique	1 822	
Ryanair	Irlande	13 746	
Transavia.com	France	2 114	
Vueling	Espagne	182	

Tab.2 – Compagnies *low cost* desservant le Maroc entre 2006 et 2011 (source : ONDA)

Outre les compagnies déjà présentes sur le territoire européen et qui profitent de cette opportunité pour conquérir de nouveaux marchés, on assiste à la création de nouvelles entreprises. Trois compagnies marocaines sont ainsi apparues entre 2004 et 2009. La première à avoir vu le jour est Atlas Blue, en 2004, suivi de Jet4You en 2005 et enfin d'Air Arabia Maroc en 2009. Elles se positionnent toutes sur le segment des *low cost*, mais leur actionnariat diffère. Ainsi Atlas Blue était la filiale de la compagnie nationale marocaine, la RAM. Cette compagnie aura eu une courte existence puisqu'elle a réintégré en 2009 le giron de la société mère. On assiste au phénomène classique de consolidation qui intervient à l'issue du processus de libéralisation. Après une phase de création de nombreuses compagnies, survient une étape de consolidation par disparition, achat ou fusion de

compagnies. Jet4You appartient au plus gros tour-opérateur européen, l'Allemand TUI, la RAM a tenté d'en prendre le contrôle en 2010, mais les négociations ont échoué. TUI a choisi la voie de l'intégration et possède déjà sept compagnies aériennes, *low cost* et charter. C'est là la particularité de ces compagnies dites *low cost* qui fonctionnent aussi comme charter, en ayant des sièges affrétés par les tour-opérateurs. Jet4You est ainsi présente dans les catalogues de TUI mais aussi de ses filiales françaises, Nouvelles Frontières et Marmara.

Enfin Air Arabia Maroc est une filiale de la compagnie Air Arabia qui opère déjà aux Emirats Arabes Unis (elle appartient à l'émirat de Sharjah). C'est la compagnie *low cost* marocaine la plus récente, mais on connaît le succès fulgurant des compagnies du Golfe qui pourrait s'étendre à d'autres types de marchés que le long-courrier.

Face à cette croissance, on note une stagnation ou un recul des autres types de compagnies (compagnies traditionnelles régulières et compagnies charters) (Fig.3). L'évolution, entre 2005 et 2011, des compagnies traditionnelles montre une relative stabilité, le nombre de mouvements reste compris entre 83 000 et 100 000, mais cela signifie aussi qu'elles ne profitent pas de l'augmentation globale puisque leur part de marché recule de 13 points (75,8 à 62,3). Les compagnies charters souffrent le plus de cette nouvelle concurrence, avec un recul à la fois en termes de nombre de mouvements et de poids relatif. Elles représentent une part très faible (2,6%) avec un recul de 66%. Si Aigle Azur, compagnie charter française, proposait plus de 200 vols vers le Maroc en 2005, il n'y en a plus qu'une quarantaine en 2011. Même phénomène chez Air Méditerranée dont le nombre de vols a été divisé par deux sur la même période (1590 en 2005 et 756 en 2011). Le modèle des compagnies charters, associés à des voyages tout compris en hôtels clubs, séduit de moins en moins une clientèle à la recherche d'une plus grande flexibilité dans la composition du séjour.

Fig. 3 Evolution des différents types de compagnies entre 2005 et 2011 (en nombre de mouvements, source : ONDA)

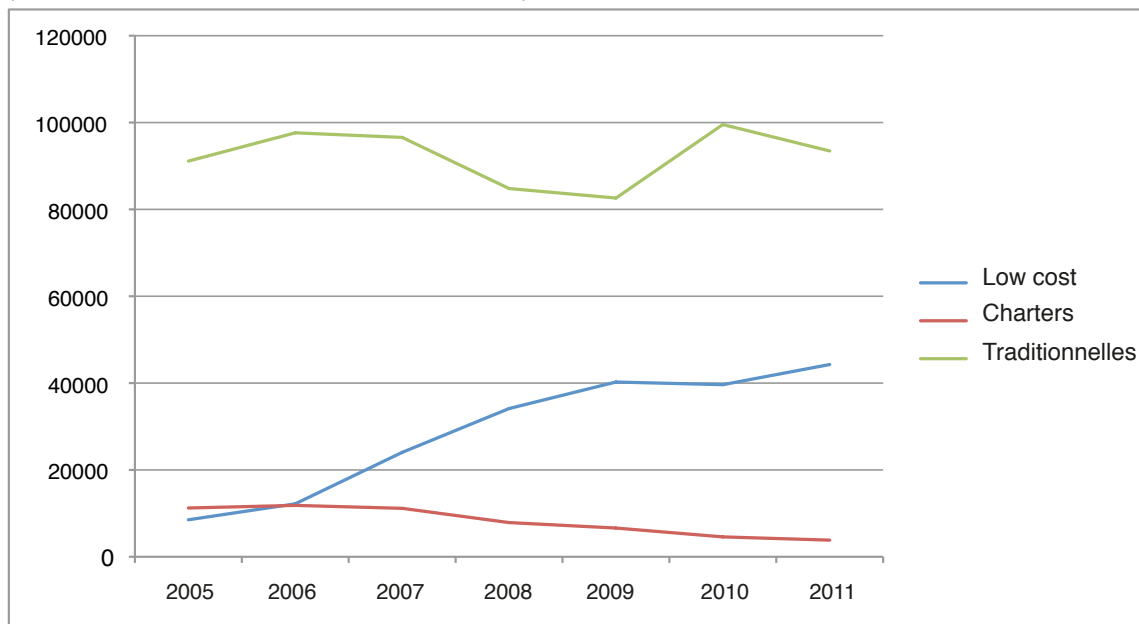


Fig.3 – Evolution des différents types de compagnies entre 2005 et 2011 (en nombre de mouvements, source : ONDA)

3- Vers un « partage » des destinations ?

La concurrence accrue a eu pour effet d'obliger les compagnies traditionnelles et les charters à revoir leur stratégie. On assiste ainsi à une sorte de partage territorial, les compagnies traditionnelles recentrent leur service sur les aéroports où les flux de type affaires sont maximaux, Rabat et Casablanca, les capitales politique et économique, tandis que les *low cost* investissent massivement les villes les plus touristiques du Maroc, avec à leur tête Marrakech, Agadir et Fès. Le cas d'Air France-KLM est assez exemplaire. La compagnie s'est retirée de certains aéroports anciennement desservis (Marrakech et Agadir) pour se concentrer sur les deux capitales, laissant les autres dessertes à sa filiale *mi-low cost*, *mi-charter*, Transavia.com.

Seules les compagnies EasyJet et Jet4You offrent des vols depuis Rabat et Casablanca, toutes les autres dirigent leurs vols vers les hauts lieux du tourisme marocain. On tend ainsi à une spécialisation des aéroports centrés sur un type de trafic. Les flux liés au *low cost* dépassent ceux des compagnies traditionnelles dans plusieurs aéroports, notamment Marrakech, deuxième ville la plus fréquentée, mais aussi Fès ou Tanger. Seules Rabat et principalement Casablanca attirent davantage les compagnies historiques (Fig.4). Quant aux charters, ils ont eux aussi déserté les sites les plus touristiques, les laissant entre les mains des *low cost*.

Fig. 4 Part des compagnies low cost, traditionnelles et charters en 2011 (nombre de mouvements)

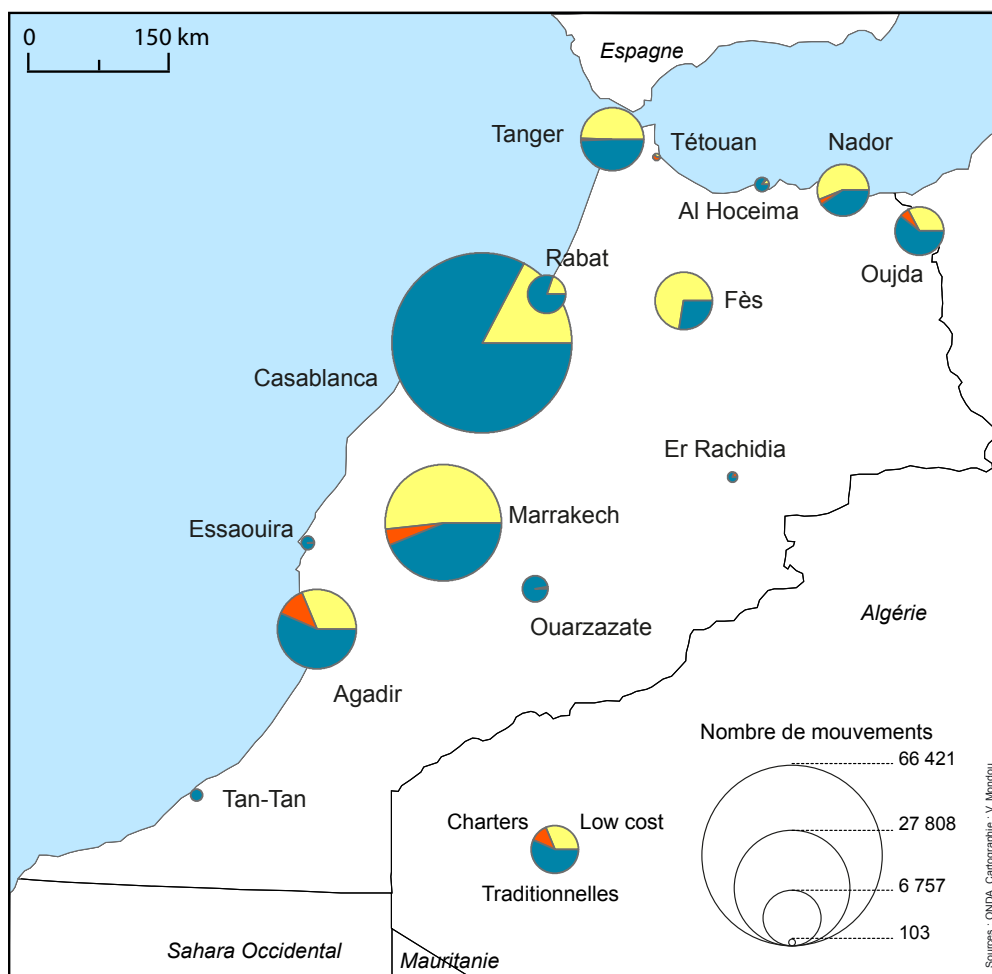


Fig.4 – Part des compagnies low-cost, traditionnelles et charters en 2011 (en nombre de mouvements).

III – EVOLUTION DES PRATIQUES TOURISTIQUES

L'étude des flux touristiques doit distinguer deux types de flux : d'une part les arrivées des touristes étrangers, d'autre part, celles des Marocains Résidant à l'Étranger (MRE).

1- Diversification de l'origine géographique des touristes ou renforcement de la clientèle « traditionnelle » ?

Les touristes étrangers enregistrent une augmentation de leur fréquentation : de + 122% entre 2002 et 2011. Cette croissance globale recouvre des différences et est à nuancer selon certains paramètres.

On note une évolution dans l'origine géographique des touristes. Les Français représentent la première nationalité au Maroc. Cette suprématie ne se dément pas en 2010, avec une progression des arrivées en 8 ans de + 830 000 touristes. Par contre, d'autres nationalités, qui correspondent à des marchés considérés comme prioritaires, progressent plus vite puisque la part relative des Français stagne (Fig.5). L'évolution entre les années 2005 et 2006 est particulièrement intéressante car elles correspondent à l'instauration d'un marché plus ouvert et à l'arrivée des premières compagnies *low cost*. La clientèle irlandaise se place seulement au onzième rang des nationalités européennes, mais c'est elle qui enregistre la plus forte progression suivie des Britanniques. L'arrivée des compagnies *low cost* a permis de dopper les marchés britannique et irlandais même si cette croissance a été stoppée entre 2007 et 2008 par la crise économique qui a affecté ces pays.

Sur une période plus longue, allant de 2000 à 2011, deux autres pays méritent aussi l'attention car ils présentent des évolutions opposées : l'Allemagne et l'Espagne. Les Allemands fréquentent peu le Maroc, ils ne représentent que 4 % des clientèles étrangères en 2011. Alors que la plupart des marchés progressent sur cette période, celui des Allemands recule. L'Espagne, elle, se place au deuxième rang et connaît une forte croissance. Si en 2002, sa part de marché était seulement de 2 points supérieure à celle de l'Allemagne (autour de 9%), la clientèle espagnole connaît une très forte progression pour voir sa part de marché monter à 15%. En 2002, l'écart de fréquentation entre ces deux pays n'était que d'environ 28 000 touristes, il est en 2010 de 520 000 personnes.

On peut établir un lien entre la nationalité des compagnies et l'origine géographique des clientèles, puisque, dans la très grande majorité des cas, les compagnies offrent des vols depuis leur pays d'origine. Seules Ryanair et EasyJet exploitent pleinement les opportunités liées à la déréglementation en utilisant des bases en dehors de leur pays d'origine.

Les compagnies françaises, britanniques et espagnoles sont particulièrement présentes, y compris les compagnies *low cost*, alors qu'Air Berlin pourtant troisième compagnie *low cost* européenne (après Ryanair et EasyJet) dessert peu le Maroc. Quatre compagnies allemandes desservent ce pays, une *low cost* (Air Berlin), deux compagnies charter (Condor et TUIfly) et une compagnie régulière traditionnelle (Lufthansa). Les compagnies espagnoles sont au nombre de cinq (Air Europa, Air Nostrum, Iberia, Spanair et Vueling) correspondant à 13% des vols vers le Maroc, contre seulement 5% pour les compagnies allemandes. Ces dernières concentrent leur offre sur Agadir qui représente à elle seule 40% de l'offre des compagnies allemandes. La grande absente est Marrakech, seulement desservie par deux compagnies (TUIfly et Lufthansa) depuis un nombre limité de villes. Cela se répercute sur la fréquentation touristique puisque les Allemands marquent une nette prédilection pour Agadir au détriment de Marrakech. En 2010, les Français y étaient au nombre de 721 000 contre seulement 49 000 Allemands.

Fig. 5 Part des 5 premières nationalités dans le total des touristes étrangers entre 2002 et 2010

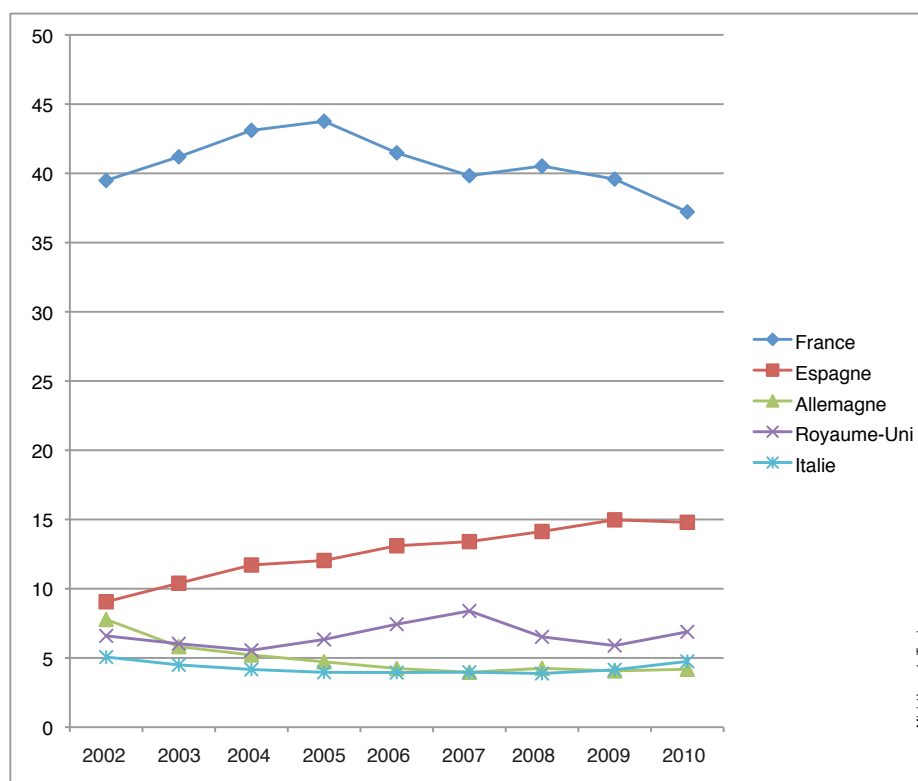


Fig.5 – Part des cinq premières nationalités dans le total des touristes étrangers entre 2002 et 2010.

2- Impact des compagnies low cost

A l'image du marché européen, deux compagnies dominent le secteur des *low cost* au Maroc en représentant presque la moitié de l'offre (46% des mouvements) : Ryanair et EasyJet. L'analyse de leur réseau est révélatrice d'une stratégie plus globale développée sur l'ensemble de leur réseau. Ryanair présente le réseau le plus dense (Fig.6), à la fois en termes de villes marocaines desservies (6) et surtout par le nombre et la diversité des liaisons. Ryanair propose ainsi des vols pour Agadir depuis la Grande-Bretagne (Londres-Stansted), mais aussi depuis la Belgique (Bruxelles), l'Allemagne (Düsseldorf et Francfort-Hahn) et la France (Marseille). Marrakech offre encore plus de diversité puisque Ryanair décolle de 8 pays différents avec 21 liaisons (octobre 2011). EasyJet propose quant à elle un réseau davantage recentré avec au total 6 pays desservis et 20 liaisons assurées (contre 46 pour Ryanair). Ces deux compagnies desservent 4 destinations communes (Marrakech, Agadir, Fez et Tanger), mais les liaisons proposées diffèrent. Il en est de même pour les pays : pour ne prendre qu'un exemple, alors que Ryanair dessert en Allemagne Düsseldorf (Weeze), Francfort-Hahn, EasyJet privilégie Berlin. Par ailleurs, le choix de Ryanair de desservir des aéroports secondaires limite la concurrence sur les destinations communes : Ryanair dessert Londres-Stansted et Londres-Luton, alors que EasyJet atterrit à Londres-Gatwick. On retrouve le même phénomène à Milan et à Paris avec Charles de Gaulle pour EasyJet contrairement à Ryanair qui atterrit à 80 km de la capitale, à l'aéroport de Beauvais.

Fig. 6 Liaisons aériennes entre l'Europe et le Maroc (octobre 2011)

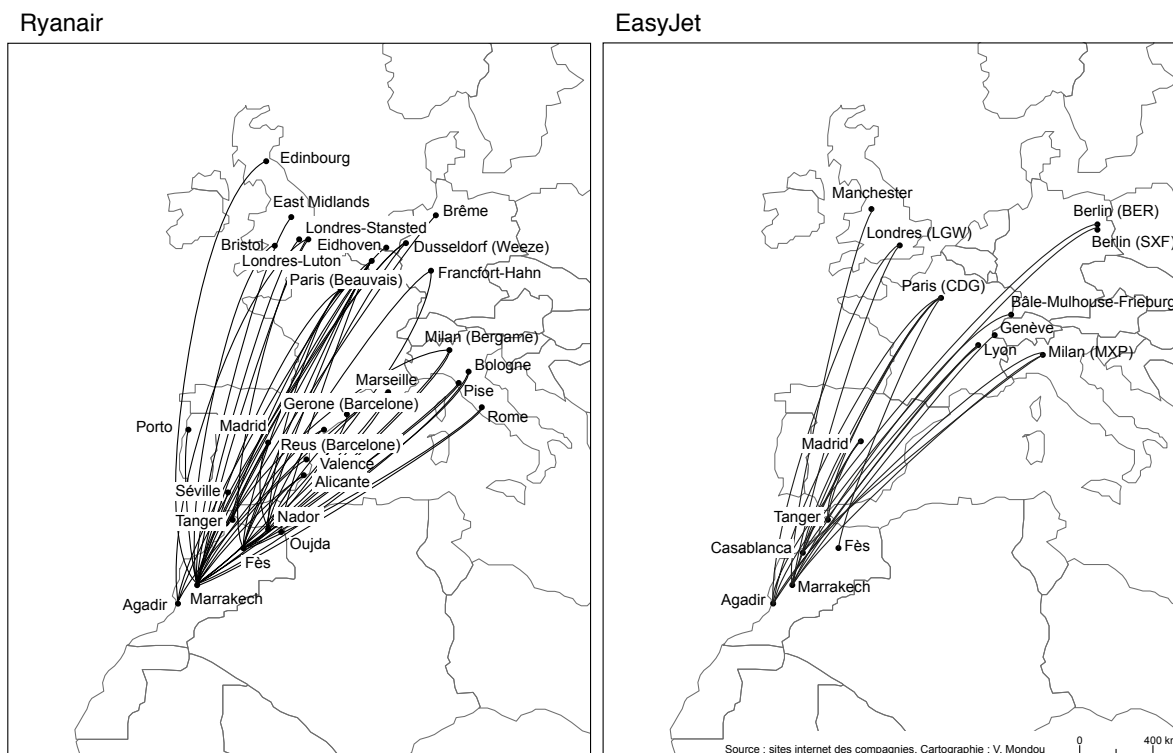


Fig.6 – Liaisons aériennes entre l'Europe et le Maroc (octobre 2011)

Par ailleurs, l'arrivée des compagnies *low cost* n'est pas sans incidence sur les pratiques des touristes. Comme signalé précédemment, cette nouvelle concurrence a mis à mal les compagnies charter et, par là même, les produits forfaitaires (« tout-compris ») les accompagnant. Les *low cost* par leur flexibilité ont encouragé l'achat de vols secs et le montage dynamique des voyages par les touristes eux-mêmes (Williams, 2001). Le Centre d'Etude sur les Tour-Opérateurs (CETO) qui regroupe 79 agences françaises observe globalement une diminution de la vente de voyages à forfaits face aux vols secs qui représentent désormais plus du tiers de l'activité totale (37%) contre un quart en 2005 (24%). Concernant le Maroc, depuis 2005, cette destination enregistre une baisse de la vente des voyages à forfaits (-27%).

Certains tour-opérateurs, comme Voyageurs Associés spécialisé dans le Maroc et la Tunisie, avaient d'ailleurs décidé de ne plus vendre la prestation aérienne pour les voyages vers le Maroc et proposaient uniquement l'hébergement, les circuits et les visites. Des mesures insuffisantes puisque l'entreprise a fait faillite.

Enfin, la progression continue des arrivées des touristes cache un indicateur moins favorable qui est la baisse des nuitées de -4,6% entre 2007 et 2008 (Fig.7). Deux phénomènes peuvent expliquer cette apparente contradiction. D'une part, la baisse des prix favorise les courts séjours (aller-retour depuis Paris vers Marrakech pour une centaine d'euros) fait entrer cette destination dans le club des destinations de court séjour depuis le foyer émetteur européen. Par ailleurs, la très forte progression des programmes résidentiels à destination des touristes détourne une partie de la clientèle de l'hébergement marchand. Cela reste une hypothèse puisqu'il n'existe pas d'études sur ce phénomène sur lequel il n'existe pas de statistiques.

Fig. 7 Evolution du nombre de nuitées entre 2002 et 2011

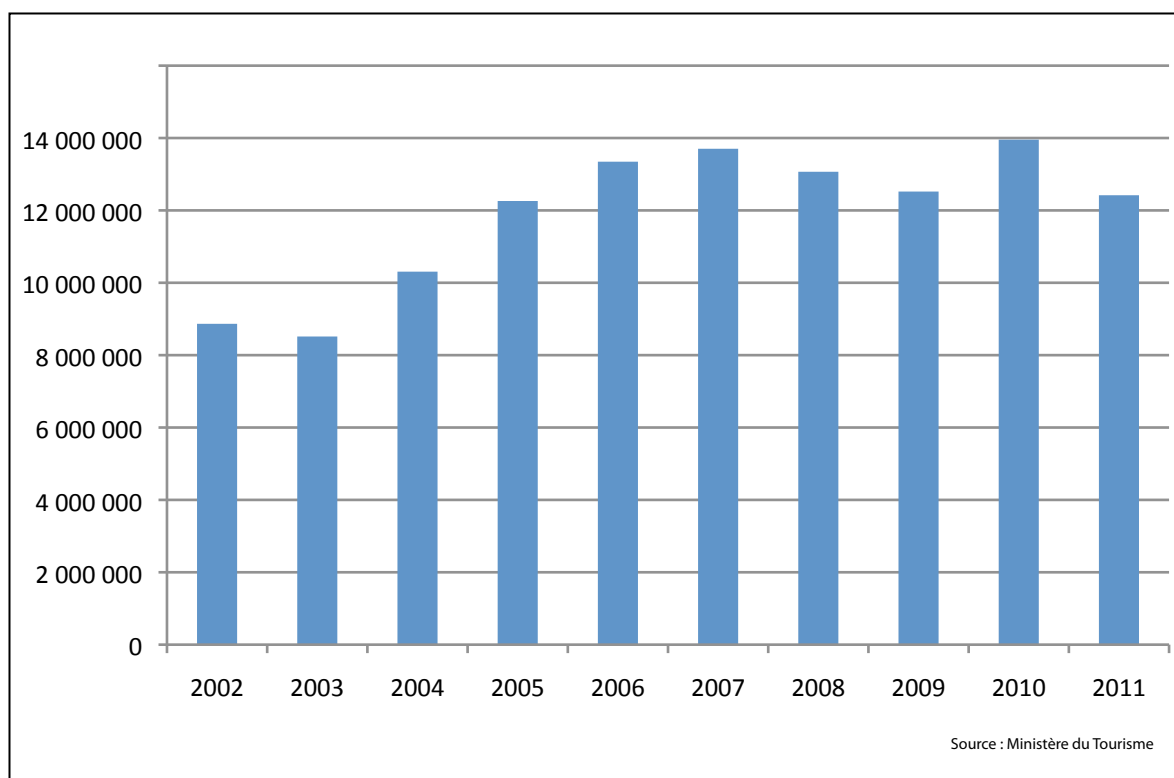


Fig.7 – Evolution du nombre de nuitées entre 2002 et 2011

3- L'importance des Marocains Résidant à l'Etranger dans les flux touristiques

Les Marocains Résidant à l'Etranger (MRE) représentent une part significative des arrivées, environ la moitié des flux. A partir de 2005, on note un léger fléchissement et même une inversion de tendance, avec moins d'arrivées que les touristes étrangers (Fig.8).

Les MRE constituent une partie de la population à laquelle le gouvernement marocain accorde une grande attention et avec laquelle il cherche à maintenir des liens forts (Belbah et Chattou, 2002). Du point de vue économique, ils représentent une source non négligeable de revenus puisque les transferts financiers des MRE atteignent plus de 50,2 milliards de dirhams en 2009 (soit 4,5 milliards d'euros ou l'équivalent des recettes globales liés aux recettes touristiques : Haut-commissariat au plan, direction de la statistique, 2009). Il existe un Ministère chargé de la communauté marocaine à l'étranger, dont le rôle est principalement d'accompagner administrativement les MRE, de développer des programmes à caractère social, culturel et éducatif, mais aussi de favoriser les investissements des MRE. Depuis 2007 a été fondé le Conseil de la communauté marocaine à l'étranger. Cette instance a pour mission « d'assurer le suivi et l'évaluation des politiques publiques du Royaume envers ses ressortissants émigrés et leur amélioration en vue de garantir la défense de leurs droits et d'amplifier leur participation au développement politique, économique, culturel et social du pays » (site internet du Conseil).

Ce lien avec les ressortissants étrangers s'explique par l'existence d'un principe d'allégeance perpétuelle au roi, commandeur des croyants. « Un Marocain ne peut, en principe, abandonner sa nationalité et il la garde même lorsqu'il se fait naturaliser dans un pays étranger » (Belbah M. Chattou Z., 2002). Cette obligation de rester marocain même si

les personnes ont opté pour une autre nationalité, souligne le caractère pluriel de la citoyenneté des MRE. Il faut aussi noter que la notion de nationalité est apparue à l'indépendance du Maroc, le sentiment d'appartenance se définissait d'abord par la religion. La relation entretenue avec le Maroc reste donc forte.

Fig. 8 Evolution des arrivées touristiques entre 2002 et 2010

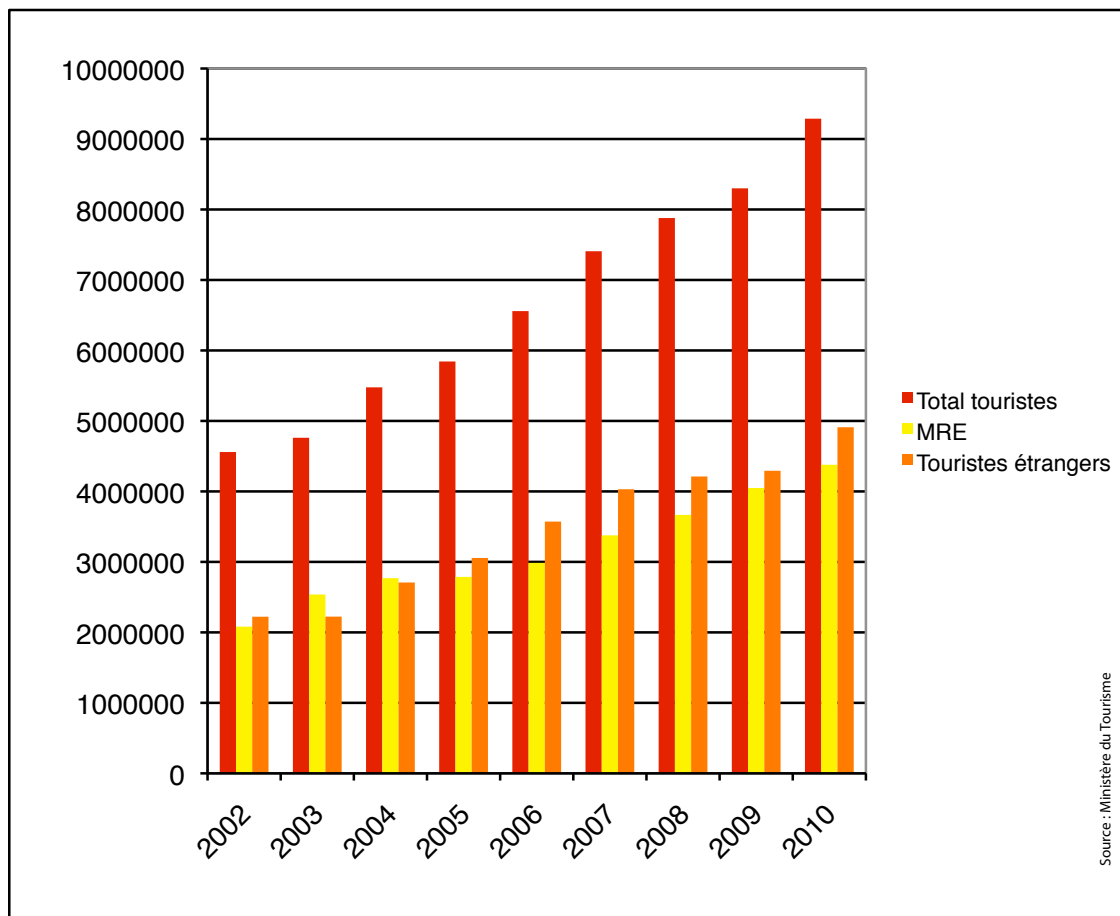


Fig.8 – Evolution des arrivées touristiques entre 2002 et 2010

Du point de vue de leurs déplacements, les MRE utilisent moins massivement le mode aérien (47% contre 83% pour les touristes en 2010), même si cette part augmente puisque les MRE n'étaient que 19% à utiliser l'avion en 2002 (Fig.9). Les autres modes par leur coût moins élevé représentent une alternative modale attractive. Les tarifs les plus faibles offerts par les *low cost* ont permis d'infléchir cette tendance. L'offre à des prix plus abordables des compagnies *low cost* a facilité les retours plus fréquents des MRE au Maroc, même si un arbitrage peut être effectué selon la durée du séjour. Les conditions commerciales des *low cost* favorisent les déplacements de courte durée permettant de limiter les bagages, mais pour des séjours plus longs, ces tarifs ne se révèlent plus aussi avantageux que ceux des compagnies traditionnelles qui prévoient une franchise bagage plus importante. Quant aux transports terrestres (voiture ou autocar) associés à une traversée maritime, ils offrent des conditions tarifaires avantageuses ce qui explique la part toujours importante que représentent ces modes. Ils n'excluent pas forcément l'aérien, une partie de la famille pouvant utiliser l'avion, tandis qu'un membre de la famille prend la route en profitant de la capacité du véhicule pour transporter cadeaux et bien d'équipement pour la famille ou les amis.

Fig. 9 Evolution de la répartition modale des arrivées des MRE entre 2005 et 2010

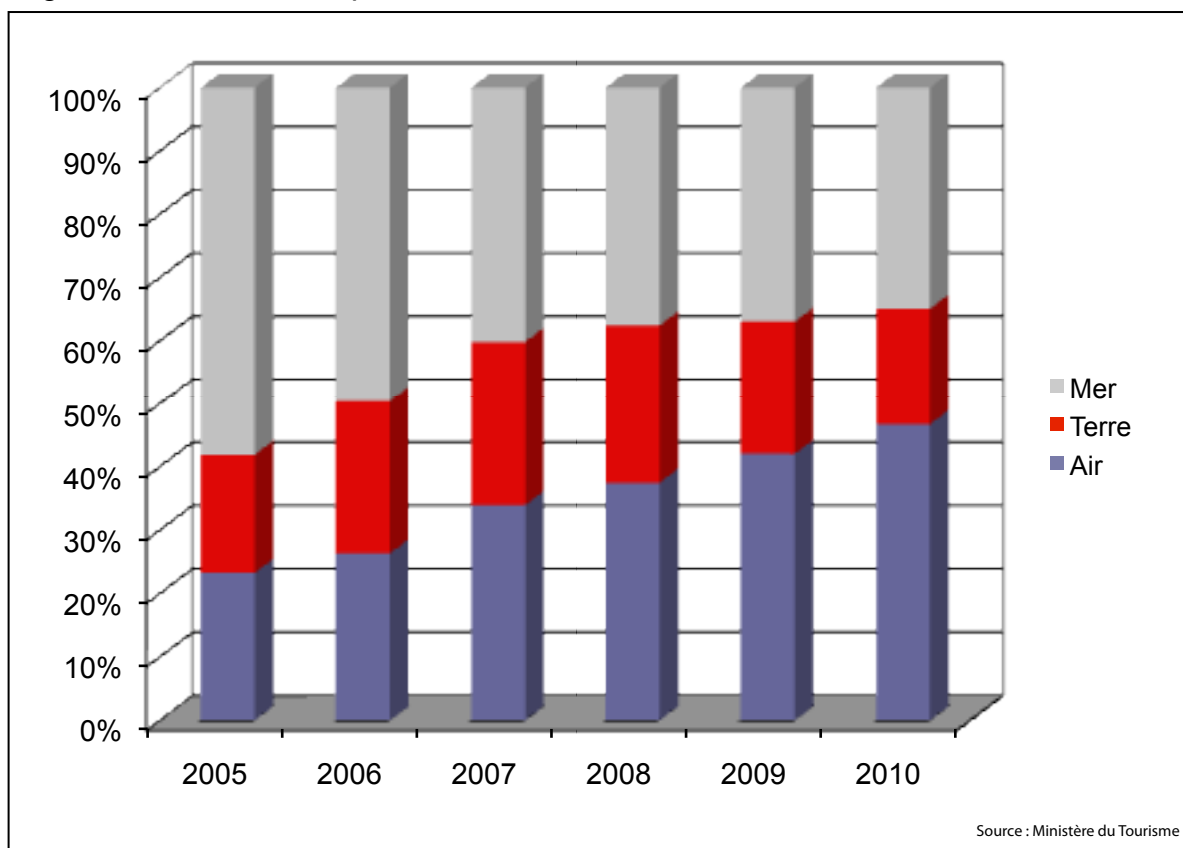


Fig.9 – Evolution de la répartition modale des arrivées des MRE entre 2005 et 2010

Enfin, les destinations choisies par les MRE diffèrent des autres flux touristiques. Si l'on observe les flux aériens seuls, on constate que les villes fréquentées massivement par les touristes ne constituent pas les destinations majeures des MRE. Une distinction apparaît entre les destinations fréquentées en premier lieu par les touristes étrangers, Marrakech, Agadir ou Fès où les MRE ne représentent qu'un dixième des arrivées aux aéroports, moins encore à Essaouira (8%). Au contraire, ils comptent pour 30 à 35% des effectifs dans des villes telles que Casablanca et Rabat ou même davantage, à Fès (59%) ou Oujda (90%).

4- La desserte des stations

Le plan de développement touristique s'appuie sur une augmentation de la capacité d'hébergement et sur une augmentation et diversification de l'offre. Le Plan Azur prévoit la réalisation de six nouvelles stations balnéaires (Fig.10), cinq sur la côte Atlantique et une sur la côte Méditerranéenne.

Cette politique rompt avec l'offre fondée sur un tourisme à dominante urbaine et culturelle (villes impériales) à l'exception d'Agadir qui représente la seule station balnéaire à destination d'une clientèle internationale. La totalité des stations prévues dans le Plan Azur n'a pas été réalisée, seules deux stations ont ouvert : Meditterrania Saïdia et Mazagan à proximité d'El Jadida. Une première tranche de travaux a été inaugurée en 2011 à Mogador à côté d'Essaouira, mais la réalisation des autres stations semble davantage compromise, notamment celle de Plage Blanche située à la limite du Sahara Occidental, zone sensible politiquement. La crise économique mondiale a freiné la création de ces stations, les investisseurs marocains et surtout espagnols ont dû abandonner certains programmes d'investissement, laissant inachevée la station de Taghazout à la suite du départ du fonds

d'investissement américain Colony. Le groupe espagnol Fadesa, aménageur et développeur des stations de Saïdia, de Plage Blanche et gros investisseur dans des programmes immobiliers au Maroc, a ainsi été placé sous la protection de la loi sur les faillites en 2008 (*Le Figaro*, 2008). Le groupe immobilier marocain Addoha a repris la moitié du capital de la filiale marocaine de Fadesa afin de poursuivre l'aménagement de la station (*La Tribune*, 2009). La poursuite du plan Vision 2020 relance la réalisation de ces stations en déclinant le Plan Azur à l'horizon 2020 (Vision stratégique de développement touristique Vision 2020, 2010).

Fig. 10 Capacité en lits des stations du plan Azur

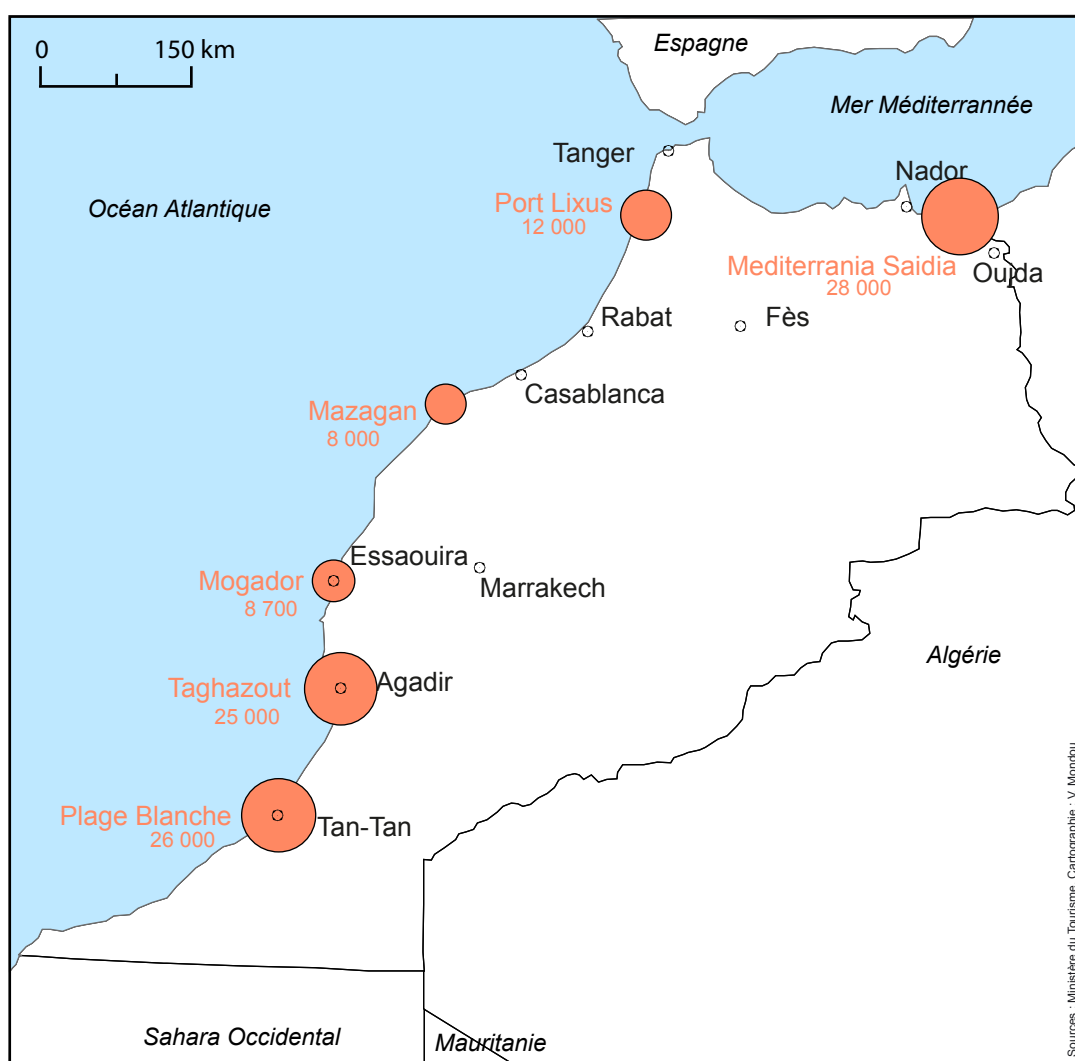


Fig.10 – Capacité des stations du Plan Azur (en nombre de lits)

Malgré ces limites, deux stations fonctionnent, Saïdia depuis 2009 et Mazagan qui a été inaugurée au printemps 2010. Si elles constituent deux programmes phares de la politique touristique, on peut s'interroger sur la qualité de leur desserte et sur l'adéquation entre l'implantation de ces nouvelles stations et la stratégie des sociétés de transport.

Mazagan est située à environ une heure au sud de Casablanca et est donc desservie par l'aéroport international de la capitale économique qui sert aussi de hub aérien au Maroc. L'une des ambitions du Maroc est de faire de cet aéroport un lieu de correspondances à

l'échelle internationale servant d'intermédiaire entre les flux américains, européens, africains et asiatiques. C'est donc un aéroport qui bénéficie d'un très grand nombre de dessertes, essentiellement par les compagnies traditionnelles régulières à l'exception d'EasyJet, avec cependant deux fois moins de vols qu'à Marrakech. Par contre, c'est un aéroport extrêmement bien desservi par les compagnies traditionnelles, la RAM en tête, dont le niveau de desserte à Casablanca, par exemple, est quatorze fois supérieur à celui d'Air France. L'accès à Mazagan depuis Casablanca est relativement aisé, puisqu'il existe une autoroute, il est possible de faire le trajet par train, la gare étant intégrée à l'aéroport et le train dessert El Jadida, la ville située à quelques kilomètres de la nouvelle station. L'hôtel Mazagan Beach Resort (la station n'est composée que d'un seul hôtel) communique sur la possibilité d'organiser le transfert en voiture depuis l'aéroport jusqu'à Mazagan. La proximité de ce complexe avec les deux villes les plus importantes en termes de population (Casablanca, plus de 3 200 000 habitants et Rabat, plus de 1 600 000 habitants) entraîne une fréquentation aussi domestique.

La station de Saïdia est particulièrement intéressante. Elle représente une reconquête de l'espace méditerranéen dans un pays polarisé par le littoral atlantique et quelques grandes villes au centre du pays (Suzanne, 2007, Nakhli, 2010, Gauché, 2010). Ce secteur connaît une forte diminution de sa population, résultat de l'exode rural combiné à des migrations internationales. La fermeture de la frontière maroco-algérienne en 1994 a renforcé son isolement déjà marqué par des contraintes de relief importantes (Vermeren, 2002, Suzanne, 2007).

Au-delà des différences démographiques et économiques, Saïdia présente un positionnement distinct de celui de Mazagan. Il s'agit d'une offre 4/5 étoiles, qualifiée de haut de gamme, mais qui n'équivaut pas celle de Mazagan. Cette station se caractérise aussi par la présence de programmes résidentiels avec la vente de villas. L'accessibilité est moindre, l'aéroport le plus proche se situant à Oujda à environ soixante kilomètres, mais de faible trafic.

La RAM propose le plus de vols, mais il y a une part très faible de vols directs : un seul dans la journée et il part à 21 heures de Paris, le vol retour est à 7h du matin ou à 17h, ce qui oblige, dans le premier cas, à deux nuitées supplémentaires, une escale (voire parfois deux en passant par Marrakech !) par Casablanca est incontournable. Dans ce cas, le temps de transport n'est plus d'environ deux heures comme l'annonce dans sa communication la station mais varie de 2h45 à 15h. Le nombre de dessertes directes est donc extrêmement restreint et limité aux compagnies *low cost* et/ou charter, tel que Jet4You ou Transavia.com. Ryanair a ouvert depuis 2010 des liaisons vers Oujda en provenance de Charleroi, l'offre s'est donc étoffée avec la présence de la plus grande compagnie *low cost* européenne, mais, en 2011, les vols ont été restreints à Charleroi. Un deuxième aéroport, celui de Nador, situé à une centaine de kilomètres permet d'accéder à la station. Sur le site internet de cette dernière, celui-ci est présenté comme secondaire et le nombre de vols y est inférieur. On note là encore que Ryanair est présente mais avec un nombre de vols limité (soit 12% du total de cet aéroport en 2009) et des fréquences faibles (2 vols par semaine par exemple depuis Beauvais). Les liaisons depuis ces deux aéroports se dirigent principalement vers les pays où des Marocains sont installés contrairement aux destinations les plus touristiques où les flux ont des origines plus diversifiées. Ainsi, les vols pour Nador ou Oujda pour Ryanair ou Tanger pour EasyJet ont pour origine l'Espagne, la France et la Belgique.

Pour l'instant, les compagnies *low cost* privilégient les destinations touristiques historiques, la fréquentation touristique internationale de ces nouvelles stations reste donc à construire.

CONCLUSION

La politique menée par le Maroc depuis le début des années 2000 visant à augmenter les entrées touristiques favorise le développement des capacités aériennes. Les compagnies aériennes désignées dans le cadre des accords bilatéraux signés entre le Maroc et chaque

pays européen ne permettaient pas seules de répondre aux objectifs du gouvernement. La signature des accords de libéralisation aérienne entre l'Europe et le Maroc a permis l'augmentation des fréquences mais aussi l'arrivée de nouveaux acteurs dans le ciel marocain, les compagnies *low cost*. On assiste ainsi à une redistribution des flux et à un partage des dessertes entre compagnies traditionnelles anciennement implantées et nouveaux opérateurs selon le potentiel de chaque destination (tourisme vs affaires). Par ailleurs, l'implantation de nouvelles stations, fruits de la redéfinition de la politique touristique (diversification des destinations au profit du balnéaire), pose la question de leur accessibilité en raison du redéploiement de leur localisation vers des espaces plus récemment aménagés. Les stratégies des compagnies couplées aux évolutions du comportement des touristes redessinent ainsi la fréquentation touristique du Maroc. Mais les politiques de chacun des acteurs ne sont pas toujours convergentes, il en est ainsi de Ryanair et des autorités marocaines. Les secondes ont décidé une augmentation des taxes aéroportuaires en imposant une unique société d'assistance aéroportuaire, la réaction de Ryanair a été forte en annonçant à partir d'octobre 2012 la suppression de 34 vols quotidiens à destination de Nador, Oujda, Fès et Marrakech. Au-delà de cette décision, pour l'instant isolée, se dessine la fragilité des relations entre acteurs aux intérêts parfois opposés. Les compagnies peuvent réagir très rapidement à des modifications de l'environnement économique mais aussi politique alors que les aménagements touristiques sont pensés sur une échelle plus longue.

Bibliographie

- Alderighi M., Cento A., Nijkamp P. & Rietveld P., 2005, Network competition - the coexistence of hub-and-spoke and point-to-point systems, *Journal of Air Transport Management*, vol. 11, n°5, pp.328-334.
- Arab C., 2009, *Les Ait Ayad : la circulation migratoire des Marocains entre la France, l'Espagne et l'Italie*, Rennes, PUR.
- Berriane M. (dir.), 2009, *Tourisme des nationaux, tourisme des étrangers : quelles articulations en Méditerranée ?*, Rabat, Publications de la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines.
- Belbah M. & Chattou Z., 2002, *La double nationalité en question. Enjeux et motivations de la double appartenance*, Karthala.
- Biplan P., 2004, Les compagnies aériennes entre la nation et la mondialisation, *Hérodote*, n°114, pp.56-70.
- Boujrouf S., 2005, Tourisme et aménagement du territoire au Maroc. Quels agencements ?, *Téoros*, vol. 24, n°1, pp.12-19.
- Boumeaza T., Sbai A., Salmon M. & Ozer A., 2010, Impacts écologiques des aménagements touristiques sur le littoral de Saïdia, Maroc oriental, *Méditerranée*, n° 115, pp.94-102.
- Decker M., 2004, *Structures et stratégies des compagnies aériennes à bas coûts. Les turbulences du Low Cost dans le ciel européen*, Paris, L'Harmattan.
- Derudder B. & Witlox F., 2009, The impact of progressive liberalization on the spatiality of airline networks : a measurement Framework based on the assessment of hierarchical differentiation, *Journal of Transport Geography*, vol. 17, n°4, pp.276-284.
- Desse M., 2010, Mobilités touristiques et recompositions socio spatiales dans la région d'Agadir, *Norois*, n°214, pp.55-65.
- Discours de Mohamed VI, 2001, in *Accord d'application de l'accord cadre 2001-2010*.
- Dobruszkes F., 2008, *Libéralisation et desserte des territoires : le cas du transport aérien européen*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang.
- Dobruszkes F., 2009, New Europe, new low-cost air services, *Journal of Transport Geography*, vol.17, n°6, pp.423-432.
- Duhamel P. & Kadri B. (dir.), 2011, Tourisme et mondialisation, *Mondes du tourisme*, hors-série, septembre 2011.
- Donzelli M., 2010, The effect of low-cost air transportation on the local economy: évidence from Southern Italy, *Journal of Air Transport Management*, vol.16, n°3, pp.121-126.
- Eberlein B., 1999, L'Etat régulateur en Europe, *Revue française de science politique*, n°2, pp.205-230.

- Fayolle C., 2003, La dérégulation du transport aérien en Europe (1887-1997), *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n°209, pp.75-89.
- Gauché E., 2010, Le désenclavement des territoires ruraux marginalisés du Nord du Maroc : les conséquences de la nouvelle route côtière méditerranéenne dans le Rif oriental (territoire des Beni Saïd), *Norois*, n°214, pp.67-84.
- Graham A., Papatheodorou A. & Forsyth P., 2008, *Aviation and Tourism. Implications for Leisure Travel*, Aldershot, Ashgate Publishing.
- Graham A. & Dennis N., 2010, The impact of low cost airline operations to Malta, *Journal of Air Transport Management*, vol.16, n°3, pp.127-136.
- Gay J.-C., 2006, Transport et mise en tourisme du monde, *Cahiers de Géographie*, Collection EDYTEM, n°4, pp.11-22.
- Gillen D. & Morrison W.-G., 2005, Regulation, competition and network evolution in aviation, *Journal of Air Transport Management*, vol. 11, n°3, pp.161-174.
- Hillali M., 2008, *La politique du tourisme au Maroc. Diagnostic, bilan et critique*, Paris, L'Harmattan.
- Hillali M., 2007, Du tourisme et de la géopolitique au Maghreb : le cas du Maroc, *Hérodote*, n°127, pp.47-63.
- « Le Maroc prend le relais des investisseurs étrangers défaillants », *La Tribune*, 2 juillet 2009
- Majone G., 1994, Communauté Economique Européenne : déréglementation ou re-réglementation ? La conduite des politiques publiques depuis l'Acte Unique, in Jobert B. (dir.), *Le tournant néo-libéral en Europe*, Paris, L'Harmattan, pp. 233-271.
- Miossec J.-M., 1996, *Le tourisme en Tunisie, un pays en développement dans l'espace touristique international*, Thèse de doctorat, Université de Tours.
- Miossec A., 2004, *Les littoraux entre nature et aménagement*, Paris, A. Colin, 3^e édition
- Mondou V. & Violier P., 2009, Projets, pratiques et lieux touristiques, quelles relations ?, *Mappemonde*, n°94.
- Nakhli S., 2010, Pressions environnementales et nouvelles stratégies de gestion sur le littoral marocain, *Méditerranée*, n°115, pp.31-42.
- OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale), 2004, *Manuel de la réglementation du transport aérien international*.
- ONDA (Office National Des Aéroports), 2008, *Plan stratégique 2008-2012*.
- Rey B., Myro R.-L. & Galera A., 2011, Effect of low-cost airlines on tourism in Spain. A dynamic panel data model, *Journal of Air Transport Management*, vol. 17, n°3, pp.163-167.
- Saïgh Boustia R., 2005, Tourisme et perspectives de développement du tourisme balnéaire au Maroc, *Téoros*, vol. 24, n°1, pp.3-11.
- Suzanne G., 2007, Oujda ou l'arrière-pays de l'économie transméditerranéenne, *Espaces et sociétés*, n°128-129, pp.171-184.
- Troin J.-F., 2002, *Maroc. Région, pays, territoires*, Paris, éd. Maisonneuve & Larose.
- Varlet J. (dir.), 2009, Mutations du transport aérien et systèmes aéroportuaires, *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, n°4, pp.445-521.
- « Un grand groupe immobilier espagnol fait faillite », *Le Figaro*, 15 juillet 2008
- Vermeren P., 2002, *Le Maroc en transition*, Paris, La Découverte.
- Vision stratégique de développement touristique « Vision 2020 »*, Contrat-programme, 2011-2020, 30 novembre 2010.
- Williams G., 2001, Will Europe's charter carriers be replaced by "no-frills" scheduled airlines?, *Journal of Air Transport Management*, vol. 7, n°5, pp.277-286
- Zembri P., 2005, Structure des réseaux de transport et déréglementation, *Flux*, n°62, pp.21-30.

