



L'IMPACT DE L'ACCORD OPEN SKY

sur les secteurs aérien et touristique au Maroc



COLLOQUE SUR « L'IMPACT DE L'ACCORD OPEN SKY SUR LES SECTEURS AÉRIEN ET TOURISTIQUE AU MAROC »

- Mercredi 2 juillet 2008 à 18h
- Hôtel Novotel, Casablanca
- Conférence suivie d'un cocktail
- Discours d'introduction + 2 panels

Cet important événement sera l'occasion de réunir des responsables marocains et des spécialistes internationaux des secteurs du tourisme et du transport aérien commercial, pour discuter des avantages et des inconvénients engendrés par l'entrée en vigueur au Maroc de l'Accord Open Sky. Ce colloque sera animé par **Sylvain Attal** (A Confirmer), journaliste français et présentateur du talk show quotidien « Débat de FRANCE 24 » sur la chaîne France 24, et verra la participation en tant qu'intervenants de :

- **M. Karim Ghellab** – Ministre de l'Équipement et des Transports
- **M. Antonio Tajani** – Commissaire Européen aux Transports (A Confirmer)
- **M. Driss Benhima** – Président Directeur Général de Royal Air Maroc (RAM)
- **M. Daniel Calleja Crespo** – Directeur des Transports à la Commission Européenne
- **M. Carlos Grau Tanner** – Directeur des Affaires Gouvernementales et Industrielles, International Air Transport Association (IATA)
- **M. Abdelhanine Benallou** – Directeur Général de l'Office National des Aéroports (ONDA)
- **M. Abdelhamid Addou** – Directeur Général de l'Office National Marocain du Tourisme (ONMT)
- **M. Jack Short** – Secrétaire Général du Forum International des Transports de l'OCDE (A Confirmer)
- **M. Adil Douiri** – Ancien Ministre, Président d'un fond d'investissement dans le tourisme
- **M. Jawad Ziat** – Président Directeur Général de Jet 4 You
- **M. Othman Chrif Alami** – Président de la Fédération marocaine du Tourisme
- **M. Farid Benyakhlef** – Président du « Club Entreprendre »
- **M. Brahim Fassi Fihri** – Président de l'Institut Amadeus

A travers ce colloque, les intervenants devront répondre aux problématiques suivantes :

- Quels sont les objectifs partagés par le Maroc et l'UE en matière de transport aérien commercial ? L'Accord Open Sky est-il un vecteur important dans la coopération Maroc-Union Européenne ? L'Open Sky renforce-t-il davantage la légitimité du Maroc pour accéder à un « Statut Avancé » dans sa relation avec l'UE ? Quid de l'Accord Open Sky ?
- En quoi le Royaume du Maroc joue-t-il un rôle pionnier dans la région en matière de transport aérien commercial ? Quels sont les apports de l'Open Sky sur l'industrie marocaine du tourisme ? L'Open Sky est-il un outil institutionnel favorisant l'arrivée au Maroc de 10 millions de touristes en 2010 ? L'Open Sky est-il un catalyseur pour les compagnies « Low Cost » ?
- Quels sont les impacts de l'Open Sky sur les compagnies aériennes traditionnelles ? Etude du cas RAM. Comment ces compagnies peuvent-elles rester compétitives dans un ciel ouvert ? L'Accord Open Sky comprend-il des « clauses de sauvegarde » ?

De nombreuses personnalités du monde des affaires, du secteur public, du monde académique, des médias, ainsi que des professionnels des secteurs du tourisme et du transport aérien commercial, sont attendus à ce colloque.





L'IMPACT DE L'ACCORD OPEN SKY

sur les secteurs aérien et touristique au Maroc



SOMMAIRE

L'Accord Open Sky un acquis contractuel dans la démarche du Maroc d'arriver à un « Statut Avancé »	3
Historique	4
Contexte en 2003	5
Quid de l'Open Sky ?	5
Nouvelle politique du secteur en 2004	7
Nouveaux défis du secteur : la « Vision 2010 »	8
Apports de l'accord Open Sky	9
Premiers impacts de l'accord	9
Annexes	10



L'IMPACT DE L'ACCORD OPEN SKY sur les secteurs aérien et touristique au Maroc



L'ACCORD OPEN SKY, UN ACQUIS CONTRACTUEL DANS LA DÉMARCHE DU MAROC D'ARRIVER À UN « STATUT AVANCÉ »

Les relations entre le Maroc et l'Union Européenne (UE) peuvent être qualifiées aujourd'hui de « relations privilégiées ». Le Royaume du Maroc est, en effet, souvent considéré par les responsables européens comme le « partenaire méditerranéen le plus avancé ». En d'autres termes, les efforts accomplis par le Maroc, depuis la signature en 1969 du premier Accord Maroc-CEE dont la vocation première était alors strictement commerciale, jusqu'à l'entrée en vigueur en 2000 de l'Accord d'Association, ont été appréciés à leur juste valeur par les Européens. Au-delà des qualificatifs élogieux, le cheminement partenarial entre le Maroc et l'UE s'est constamment distingué par l'enrichissement continu des relations bilatérales. C'est dans ce contexte marqué par l'engagement sincère du Maroc de franchir une nouvelle étape statutaire dans son partenariat avec l'UE, que Sa Majesté le Roi Mohammed VI, avait, le 20 mars 2000 à l'occasion d'une visite d'Etat à Paris, appelé à « la perspective d'un pacte singulier auquel ensemble nous saurons donner le contenu stratégique, politique et économique, qui est le juste corollaire des solidarités de fait et de destin qui nous lient depuis tellement longtemps ».

Ce pacte singulier a pris depuis lors, la forme d'un « statut avancé », qui se veut à la fois un multiplicateur de forces de la dynamique endogène que connaît le Maroc et un accélérateur du mouvement partenarial entre le Royaume et l'UE.

Le Maroc ambitionne donc d'inaugurer avec l'UE, un système de gouvernance régionale rénové pour toute la zone euro-méditerranéenne. Cette gouvernance devra essentiellement se traduire par une approche dynamique et évolutive du concept de « voisinage ». Plus globalement le « statut avancé » s'érigera comme le cadre précurseur d'un nouveau type de relations nord-Sud, dont l'Euro-Méditerranée sera le laboratoire.

Au regard de ces paramètres bilatéraux et régionaux, le « statut avancé » devrait se traduire par un raffermissement de la coopération politique entre le Maroc et l'UE, à travers le renforcement des canaux de dialogue et de concertation ainsi que la mise en œuvre progressive d'actions communes en matière de sécurité régionale.

Il pourra également se concrétiser à travers une plus grande coordination des politiques respectives en matière de transport, d'interconnexions énergétiques, de gouvernance environnementale, de circulation des biens, des services, des capitaux et des personnes, l'augmentation des flux d'investissement afin de favoriser la création d'emplois et la croissance économique. L'objectif est donc de réaliser une intégration progressive du Maroc dans le marché intérieur de l'UE.

Dans ce contexte, l'Accord Open Sky permettra un meilleur ancrage du Maroc dans l'espace européen. Cet Accord signé à Bruxelles le 12 décembre 2006, le premier avec un pays non européen, consiste essentiellement en la suppression de la plupart des limitations en matière de trafic aérien commercial, en contrepartie de la reprise par le Maroc de l'acquis communautaire en ce domaine. Il vise comme objectif l'intégration totale du Maroc, à terme, dans l'espace aérien commun européen. Cette intégration se traduira par l'application de l'ensemble des principes en vigueur sur les plans économique, commercial et réglementaire.



L'IMPACT DE L'ACCORD OPEN SKY

sur les secteurs aérien et touristique au Maroc



HISTORIQUE

Afin de poursuivre de façon dynamique la politique de libéralisation du secteur lancée en 2004, le Gouvernement marocain a dès lors redoublé d'efforts pour négocier un accord Open Sky avec l'UE. Efforts qui ont payé puisque le Conseil européen des Ministres des Transports a donné mandat¹ à la Commission, en décembre 2004, pour engager des négociations avec le Maroc en vue de conclure un accord d'Open Sky. Ainsi furent lancées les premières négociations, au terme de six rounds, dès le premier trimestre 2005, pour aboutir à la finalisation d'un accord paraphé entre le Ministre marocain de l'Équipement et du transport, M. Karim Ghellab, et le Vice-Président de la Commission européenne en charge des transports, M. Jaques Barrot, lors de la 1^{re} Conférence ministérielle euro-méditerranéenne sur les transports, tenue à Marrakech le 14 décembre 2005. A cette occasion, Karim Ghellab n'a pas manqué de faire remarquer que cet « accord aérien global est plus qu'un « Open Sky » au sens américain du terme ».

Cet accord est-il réellement un Open Sky ou bien simplement un accord horizontal qui ouvrira unilatéralement le ciel marocain aux compagnies européennes ?

Contrairement à un accord horizontal qui a pour seul objet de communautariser la clause de nationalité dans les accords bilatéraux, l'accord Open Sky outre la libéralisation des droits aériens, comporte un volet de convergence technique fondamentale pour le rapprochement entre le Maroc, l'UE et une clause relative au droit d'investissement. Ainsi, il va même plus loin que l'acceptation américaine de l'Open Sky, qui se limite en général à la libéralisation des droits de trafics.

Comment ce droit d'investissement est-il effectif ?

L'accord prévoit un mécanisme pour traiter au cas par cas, dans le cadre du comité mixte, toute demande d'investissement marocaine dans une compagnie européenne et vice-versa. Ce mécanisme réciproque présente l'avantage de pouvoir envisager des projets d'investissements croisés sans l'abandon de la souveraineté marocaine en terme de juridiction.

La demande marocaine est intervenue à un moment où la communauté européenne se penchait sur la révision de sa réglementation aérienne en la matière et le Maroc a obtenu l'engagement de la partie européenne de réviser l'accord, notamment la clause d'investissement, dès que des avancées significatives dans le processus de révision de la réglementation européenne en la matière seront enregistrées.

Cette révision nécessite évidemment des délais importants et l'on comprend que le Maroc ait voulu gagner du temps pour préserver les intérêts de développement du secteur et de l'économie en général, grâce notamment aux effets attendus sur le secteur touristique et la réalisation de l'objectif de 10 millions de touristes à l'horizon 2010.

¹ Premier mandat du genre pour un pays du bassin méditerranéen et second pour l'UE après celui relatif aux négociations avec les USA.



L'IMPACT DE L'ACCORD OPEN SKY

sur les secteurs aérien et touristique au Maroc



CONTEXTE EN 2003 :

Les objectifs de la « Vision 2010 » du secteur du tourisme présente d'autant plus d'enjeux pour le secteur du transport aérien : une évolution de la desserte allant vers l'augmentation massive des arrivées touristiques correspond à un besoin de triplement de l'offre aérienne internationale sur le Maroc et donc de la flotte nécessaire pour assurer ces vols (nécessité de mobiliser une soixantaine d'avions supplémentaires soit un investissement de 30 milliards de MAD).

Pour quelle raison le Maroc a-t-il intérêt à signer un accord d'Open Sky avec l'UE ?

En 2003, la croissance de la flotte nationale se limite à une trentaine d'appareils et la capacité d'investissement des opérateurs nationaux ne permet pas de faire face à une telle croissance. D'où la nécessité de faire entrer de nouveaux opérateurs pour atteindre les ambitions nationales de développement touristique visées par la nouvelles politique de ce secteur au Maroc.

QUID DE L'OPEN SKY ?

Les termes « Open Sky » désignent l'accord du 12-12-2006 sur les services aériens conclus entre le Maroc et l'UE tendant vers une libéralisation du trafic aérien marocain à travers la suppression de la plupart des limitations (nationalité, fréquence ou capacité) et en échange de la reprise de l'acquis communautaire en la matière au Maroc (droit d'établissement des compagnies aériennes marocaines et européennes au sein de l'espace commun).

L'objectif premier de cet accord, substitut des accords bilatéraux passés entre le Maroc et 15 Etats membres de l'UE, réside dans la volonté d'intégrer totalement le Maroc dans l'espace aérien commun européen en appliquant l'ensemble des principes en vigueur sur les plans économique, commercial et réglementaire. Le Maroc aura, en cela, à se conformer à 28 règlements et directives en la matière.

Par ailleurs, l'accord Open Sky reconnaît 5 droits ou libertés :

- de survol
- d'escale technique
- d'escale commerciale
- d'opérer depuis et vers l'Etat de nationalité de l'aéronef
- d'opérer, de façon progressive, depuis et vers tout autre Etat partie de l'accord

D'autre part, cet accord prévoit également une coopération réglementaire (sûreté de l'aviation civile, gestion du trafic aérien, sécurité des passagers, protection des consommateurs...).

Par ailleurs, une convergence réglementaire ainsi qu'un comité mixte chargé de sa mise en œuvre ressortent de cet accord, conduisant le Maroc à reprendre l'ensemble des dispositions communautaires pertinentes.



L'IMPACT DE L'ACCORD OPEN SKY

sur les secteurs aérien et touristique au Maroc



Que contient l'accord en terme économique ?

Dès son application provisoire, toute compagnie européenne ou marocaine, disposant des certificats techniques adéquats, peut voler de tout point de l'Union ou vers tout point du Maroc sans aucune limitation de fréquence ou de capacité et sans même avoir besoin d'être enregistrée par sa partie.

Tout opérateur détenant une licence d'exploitation délivrée par une des parties peut déposer directement son programme de vol à l'autorité aéronotique de l'autre partie. Dans une seconde phase, après une période de moins de deux ans, conditionnée principalement par la convergence de la réglementation technique marocaine vers l'acquis communautaire en la matière, les compagnies marocaines se verront ouvrir le droit de transporter des passagers entre deux Etats membres, dès lors que le vol commence ou s'achève au Maroc.

En contrepartie, le Maroc accorde aux compagnies européennes le droit de transporter des passagers entre le Maroc et les pays du voisinage de l'Europe, à charge pour la Communauté d'obtenir l'accord de ces pays tiers. Ce sont les droits de 5^e liberté.

Que contient l'accord sur le plan technique ?

C'est un volet important car il donne la motivation et les moyens au Maroc de réaliser ses ambitions d'excellence. Il prévoit la convergence de la réglementation technique marocaine vers celle de la Communauté, en termes de sûreté, sécurité, gestion du trafic aérien, etc. Cette convergence est de nature à rassurer les compagnies qui opèrent dans notre ciel et donc à les encourager pour y développer leur trafic.

Elle est aussi de nature à renforcer la confiance des passagers européens dans le système de transport aérien marocain et donc à les encourager à venir plus souvent.

Enfin, l'accord ouvre la voie à la participation du Maroc à un certain nombre de programmes et d'institutions européennes telle l'AESA (agence européenne en charge des questions de sécurité) et le programme SESAR relatif à la modernisation de la gestion du trafic aérien et la mise en œuvre technique du ciel unique eurioéen qui permettra de coordonner l'élaboration et le déploiement des nouvelles générations de systèmes de contrôle du trafic aérien.

Afin de mieux appréhender la nécessité de conclure un accord Open Sky Maroc-UE, un détour par le contexte historique s'impose.



L'IMPACT DE L'ACCORD OPEN SKY

sur les secteurs aérien et touristique au Maroc



NOUVELLE POLITIQUE DU SECTEUR EN 2004 :

Le Ministère de l'Équipement et du Transport, en concertation avec le secteur touristique et les opérateurs aériens, a défini et mis en œuvre une politique de libéralisation du secteur du transport aérien et d'ouverture cadrée du ciel marocain, consacrée le 12 février 2004 par le Lettre Royale aux 4^e Assises du Tourisme de Casablanca.

Comment cette politique de libéralisation se traduit-elle concrètement ?

Cette nouvelle politique comprend cinq axes qui sont les suivants :

- la poursuite d'une libéralisation cadrée et transparente
- la création d'un nouvel acteur national fort et spécialisé dans la desserte de destinations touristiques
- la refocalisation stratégique de la RAM sur le régulier traditionnel
- une politique d'accompagnement volontariste non discriminatoire dans la phase de lancement
- une approche pragmatique et différenciée par pays cible en coordination avec le Ministère du Tourisme.

Cette politique a-t-elle donné lieu à des aboutissements ?

De considérables résultats ont été enregistrés depuis 2004 :

- sur le plan des opérateurs : 22 nouvelles compagnies étrangères (19 européennes) ont accédé au ciel marocain pour des vols réguliers (ex : Corair, Aigle Azur, Air Europa, Neos, Air One et My Way, Thomsonfly et Easyjet) et se sont ajoutées aux 22 compagnies déjà autorisées ainsi qu'aux nouvelles compagnies low-cost marocaines Atlas-Blue et Jet4you
- sur le plan de l'offre : 37 pays et 66 aéroports étrangers sont desservis aujourd'hui par des vols réguliers à partir du Maroc (contre respectivement 29 et 43 en 2003)
- sur le plan du marché : le trafic aérien international n'a cessé d'augmenter en rupture avec le passé : 21% en 2004, 22% en 2005, 18% début 2006, année qui devrait se terminer avec un trafic total international de l'ordre de 8,4 millions de passagers (contre 5,5 millions en 2003)
- sur le plan des tarifs : des baisses significatives ont été enregistrées sur les vols vers les destinations touristiques entraînant le plus grand nombre de nouveaux entrants ==> plus grande concurrence. Les tarifs sur les vols vers Casablanca commencent leur tendance à la baisse sous l'impulsion d'une concurrence de plus en plus renforcée avec les vols de Jet4you notamment.



L'IMPACT DE L'ACCORD OPEN SKY

sur les secteurs aérien et touristique au Maroc



NOUVEAUX DÉFIS DU SECTEUR : LA « VISION 2010 »

Certes, ses résultats sont considérables, mais les besoins de développement de la desserte aérienne pour les prochaines années pour accomplir la « Vision 2010 » restent très importants.

Ainsi, les besoins en lignes aériennes point à point (vols directs vers la province) connaissent une croissance sur la période 2006-2010. Ces besoins de croissance du marché du transport aérien au cours des prochaines années, en ligne avec le développement du tourisme, représentent des défis pour le secteur qui doit mobiliser des capacités aériennes supplémentaires et donc encourager fortement l'entrée de nouveaux acteurs majeurs du transport aérien, principalement à partir d'Europe, principal marché émetteur de touristes vers le Maroc.

Malgré l'ouverture d'un nombre important d'accords bilatéraux conclus entre le Maroc et des pays européens, plusieurs contraintes restent imposées aux compagnies aériennes des deux parties. Par exemple, un transporteur aérien européen ne peut desservir le Maroc qu'à partir de son pays d'origine, sur des routes aériennes spécifiées dans l'accord bilatéral en question et, dans certains cas, avec des limitations de capacités et de fréquences. Les transporteurs marocains, soumis aux mêmes contraintes susvisées, ne peuvent pas également exploiter des services aériens entre deux points à l'intérieur de la communauté européenne, ni investir majoritairement pour le contrôle d'un transporteur aérien européen.

Poursuivre la libéralisation des accords bilatéraux entre le Maroc et l'UE, un par un, aurait nécessité de longues années et n'aurait levé que très partiellement les contraintes auxquelles font face les transporteurs aériens, retardant d'autant le Maroc dans l'atteinte de ses objectifs de croissance économique et notamment ceux de la « Vision 2010 ».



L'IMPACT DE L'ACCORD OPEN SKY

sur les secteurs aérien et touristique au Maroc



APPORTS DE L'ACCORD OPEN SKY :

Ainsi, Open Sky permettra, entre autres :

- la libéralisation des marchés, l'amélioration des conditions de concurrence : l'accord supprime toutes les limitations (susmentionnées) aux compagnies aériennes - de nationalité, de capacité, de fréquences ou de routes- de transporter des passagers entre le Maroc et des pays de l'UE. Disposition qui fait bénéficier la desserte du Maroc de tout le potentiel aérien européen en permettant l'accès à son ciel à des compagnies aériennes majeures et d'autoriser les compagnies marocaines de desservir librement n'importe quelle route aérienne entre le Maroc et l'UE sans limitation de capacité ni de fréquence.

Par ailleurs, l'accord simplifie les procédures d'autorisation des compagnies aériennes par les autorités de l'aviation civile en supprimant la désignation et en ramenant ces procédures à un niveau minimal assurant un traitement fluide des demandes d'autorisation.

D'autre part, il libéralise les droits de trafic sur les routes entre les pays de l'UE pour les compagnies marocaines (5^e droit). En contrepartie de quoi, les transporteurs aériens européens pourront desservir les routes au-delà du Maroc en se limitant aux pays du voisinage de l'UE.

De plus, l'accord offre la possibilité au Maroc de présenter au comité mixte, déjà cité, les demandes d'investissement (majoritaire) marocain dans une compagnie aérienne européenne. Cette disposition offre au Maroc ainsi qu'à ses ressortissants une ouverture pour déroger au droit communautaire en matière de nationalité de contrôle des compagnies aériennes actuellement limitée à des participations minoritaires, ouvrant ainsi des opportunités inédites pour les investisseurs marocains.

- un haut niveau de coopération et de rapprochement en matière de réglementation régissant l'aviation civile marocaine est prévu par l'accord tendant vers l'acquis communautaire dans des domaines comme ceux de la sûreté et sécurité aérienne, la gestion du trafic aérien, la protection des consommateurs, ou encore la protection de l'environnement.

PREMIERS IMPACTS DE L'ACCORD :

- atout majeur pour l'atteinte des objectifs de développement du Maroc sur le plan touristique notamment en permettant l'amélioration de la desserte aérienne internationale à travers l'entrée dans le ciel marocain d'un plus grand nombre d'opérateurs européens

- nouvelles opportunités de développement pour les opérateurs marocains et d'ouverture sur le marché européen du transport aérien.

- ouverture d'excellentes perspectives au développement de la desserte aérienne entre le Maroc et l'UE.

- réussite des objectifs marocains à travers l'arrivée, en 2006, dans le ciel marocain des deux compagnies low-cost majeures en Europe, Easyjet et Ryanair

- succès lié au développement spectaculaire des services aériens entre le Maroc et le Royaume-Uni, en 2006, notamment sur la ligne Londres-Marrakech.















L'IMPACT DE L'ACCORD OPEN SKY

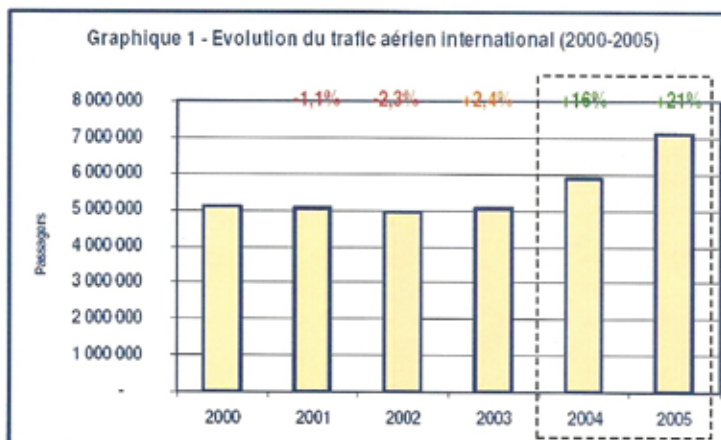
sur les secteurs aérien et touristique au Maroc



ANNEXES

Tableau 1 : Liste des compagnies aériennes régulières sur le Maroc depuis la libéralisation en février 2004

PAYS	COMPAGNIES
 Allemagne	Air Berlin, Hapag Lloyd Express, Hapagfly
 Angleterre	Easyjet, Thomsonfly
 Belgique	SN Brussels Airlines, Jetairfly, Tomas Cook Airlines
 Emirats Arabes Unis	Ettihad Airways
 Espagne	Air Europa, Top Fly (Iles Canaries), Binter Canarias (Iles Canaries), Naysa (Iles Canaries)
 France	Corsair, Aigle Azur
 Irlande	Ryanair
 Italie	Neos, Air One, My Way
 Libye	Buraq Air
 Maroc	Atlas Blue, Jet4You
 Turquie	Turkish Airlines
 Suisse	Helvetic Airways





L'IMPACT DE L'ACCORD OPEN SKY

sur les secteurs aérien et touristique au Maroc

