

DOSSIER

LES FLUX DE VOYAGEURS EN MEDITERRANEE OCCIDENTALE

L'objectif de ce document est de présenter une approche des flux de voyageurs entre les pays européens de la Méditerranée Occidentale et les pays du Maghreb. Le document se compose de deux blocs principaux :

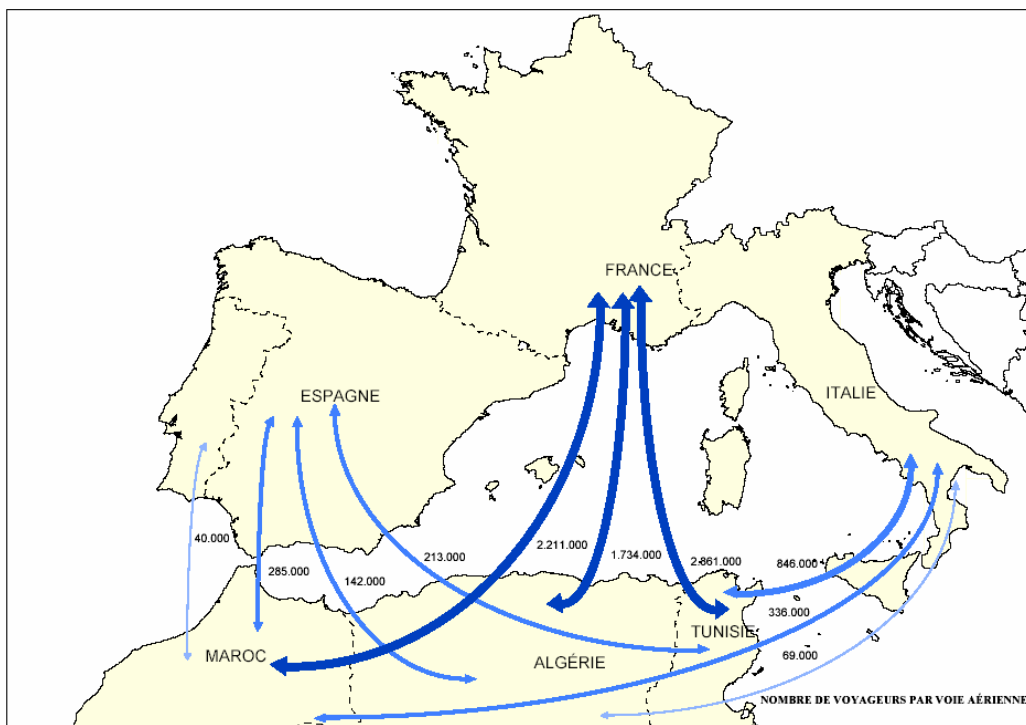
- Une description des flux de voyageurs entre les deux rives qui utilisent les modes aérien et maritime.
- La description et l'analyse des deux paramètres fondamentaux qui influent sur la demande de mobilité de ces voyageurs : le tourisme européen et le nombre d'émigrés maghrébins résidents en Europe.

Le Dossier se base sur des informations qui ont l'année 2001 comme année de référence.

1. Les flux de voyageurs en mode aérien

Le secteur aérien dans les pays du Maghreb se trouve actuellement en pleine expansion, les flux avec les pays européens méditerranéens (France, Espagne et Italie) étant ceux qui ont connu la plus forte croissance au cours de ces dernières années. Il faut souligner également les flux générés par d'autres pays d'Europe centrale comme l'Allemagne ou la zone du Benelux avec d'importants flux de touristes et d'immigrants venant du Maghreb.

Graphique 1 - Flux internationaux de voyageurs par mode aérien entre pays de la Méditerranée Occidentale
Source: *Elaboration propre*



1.1. Le trafic aérien avec le Maroc

- Le trafic aérien total de passagers dans le système aéroportuaire marocain a été de 6,8 millions en 2001, dont 5 millions correspondaient au trafic international. La croissance moyenne annuelle du trafic total aéroportuaire depuis 1995 se situe à 7,8%. Casablanca-Mohammed V est le principal aéroport marocain, avec la gestion de plus de 50% du trafic.
- Avec plus de 3 millions, les trafics internationaux avec le reste des pays de la Méditerranée Occidentale (Espagne, France, Italie, Portugal, Algérie et Tunisie) représentent, pour le Maroc, 44,5% de son trafic total et pratiquement 60% de son trafic international.

Pays d'origine/destination du trafic aérien international au Maroc (2001)

Source : Office National des Aéroports

Pays	Nombre de passagers	
Méditerranée Occidentale	Espagne	272.598
	France	2.219.591
	Italie	341.579
	Portugal	39.864
	Algérie	41.336
	Tunisie	110.974
Autres pays de l'UE	Allemagne	378.220
	Belgique	323.983
	Royaume-uni	242.428
	Pays-Bas	210.777

- La France est le premier partenaire du Maroc. Avec plus de 2,2 millions de passagers, le trafic avec la France représente pour le Maroc 44% de son trafic international. La croissance moyenne annuelle entre 1996 et 2001 est située autour de 10% (6% pour la période comprise entre 1999 et 2002). Les aéroports marocains les plus utilisés dans les relations avec la France sont ceux de Casablanca (39,4%), Marrakech (36,7%) et Agadir (9,0%). En France, les principaux aéroports qui opèrent avec le Maroc sont Paris-Charles de Gaulle (qui gère 37,5% du trafic), suivi de Paris-Orly (30,5%), Lyon (8,7%), Marseille-Provence (8,4%) et Toulouse-Blagnac (5,5%).
- Le trafic aérien de l'Italie avec le Maroc se situe à un peu plus de 340.000 passagers. La croissance moyenne entre 1998 et 2001 a dépassé les 3,5%. Les aéroports marocains les plus empruntés pour les relations avec l'Italie sont ceux de Casablanca (67,6%) et Marrakech (23,6%). En Italie, les principaux aéroports qui opèrent avec le Maroc sont Milano-Malpensa (62,2%) et Roma-Fuimicino (27,6%).
- Le trafic aérien de l'Espagne avec le Maroc se situe autour de 275.000 passagers, avec un taux moyen de croissance entre 1998 et 2001 supérieur à 7,5% (en tenant compte de la crise de 2001, car la croissance qui s'est produite entre 1998 et 2000 a presque atteint 25% par an). Les aéroports marocains les plus empruntés pour les relations avec l'Espagne sont ceux de Casablanca (62,1%), Marrakech (17,6%) et Tanger (10,9%). Du côté espagnol, les principaux aéroports qui opèrent avec le Maroc sont Madrid (52,6%), Barcelone (15,0%), Malaga (13,2%) et Gran Canaria (11,4%).
- La raison principale des voyages effectués entre le Maroc et les pays d'Europe occidentale est le tourisme (un passager sur deux déclare voyager pour ce motif), suivi par le travail et les visites familiales avec 25 et 20% respectivement.
- La région de Gran Casablanca est le point de départ principal des voyages à destination d'Europe occidentale (30,6%), suivi de la région de Marrakech-Tensift-Al Haouz, qui atteint 22,9%.

1.2. Le trafic aérien avec la Tunisie

- Le trafic aérien total de passagers en provenance ou à destination de la Tunisie a été en 2001 de 9,7 millions, dont 94% correspond au trafic international. Malgré la crise du secteur enregistrée en 2001, le trafic aérien tunisien atteint une croissance totale supérieure à 16%, entre 1997 et 2001.
- Le trafic aéroportuaire tunisien est très polarisé, vu que 98% de celui-ci est géré par trois aéroports seulement : Tunis Carthage, Monastir H. Bourguiba et Djerba Zarzis. Ces aéroports desservent respectivement la capitale et les deux principales zones touristiques du pays.

- Les flux de voyageurs entre la Tunisie et les autres pays de la Méditerranée Occidentale représentent avec plus de 4,1 millions de passagers, presque 43% du trafic aéroportuaire total tunisien.

Pays d'origine/destination du trafic aérien international en Tunisie (2001)

Source : Office de l'Aviation Civile et des Aéroports

Pays	Nombre de passagers	
Méditerranée Occidentale	Espagne	204.425
	France	2.803.831
	Italie	894.534
	Portugal	n.d.
	Maroc	118.701
	Algérie	112.307
Autres pays de l'UE	Allemagne	1.963.021
	Royaume-uni	639.265
	Belgique	390.527
	Pays-Bas	185.385

- Comme pour le Maroc, la France occupe une position notable dans ces flux, avec plus de 2,8 millions de passagers. Ces passagers utilisent pour la plupart les aéroports de Tunis Carthage (59%), Djerba Zarzis (23,9%) et Monastir H.Bourguiba (13,8%). Les aéroports français qui opèrent en particulier avec la Tunisie sont Paris-Charles de Gaulle et Marseille-Provence (chacun d'entre eux gère 25% du trafic), suivis de Lyon (18%).
- L'Italie est le deuxième partenaire de la Tunisie, avec un trafic supérieur aux 890.000 passagers qui passent notamment par Milano-Malpensa (34%), Roma-Fiumicino (26%) et Verona-Villafranca (12%).

1.3. Le trafic aérien avec l'Algérie

- Les aéroports algériens ont enregistré en 2001 un total de 7,7 millions de passagers, parmi lesquels 31,2% correspondent au trafic international. L'aéroport d'Alger Houari Boumédiène, qui gère presque 3 millions de voyageurs, est le principal du pays.
- A la différence de la Tunisie, le secteur aérien algérien se concentre sur le trafic intérieur, ce qui peut s'expliquer par l'étendue géographique du pays ainsi que par son activité touristique moindre.

Pays d'origine/destination du trafic aérien international en Algérie (2001)

Source : AENA, DGAC, ENAC, ANA, ONDA, OACA

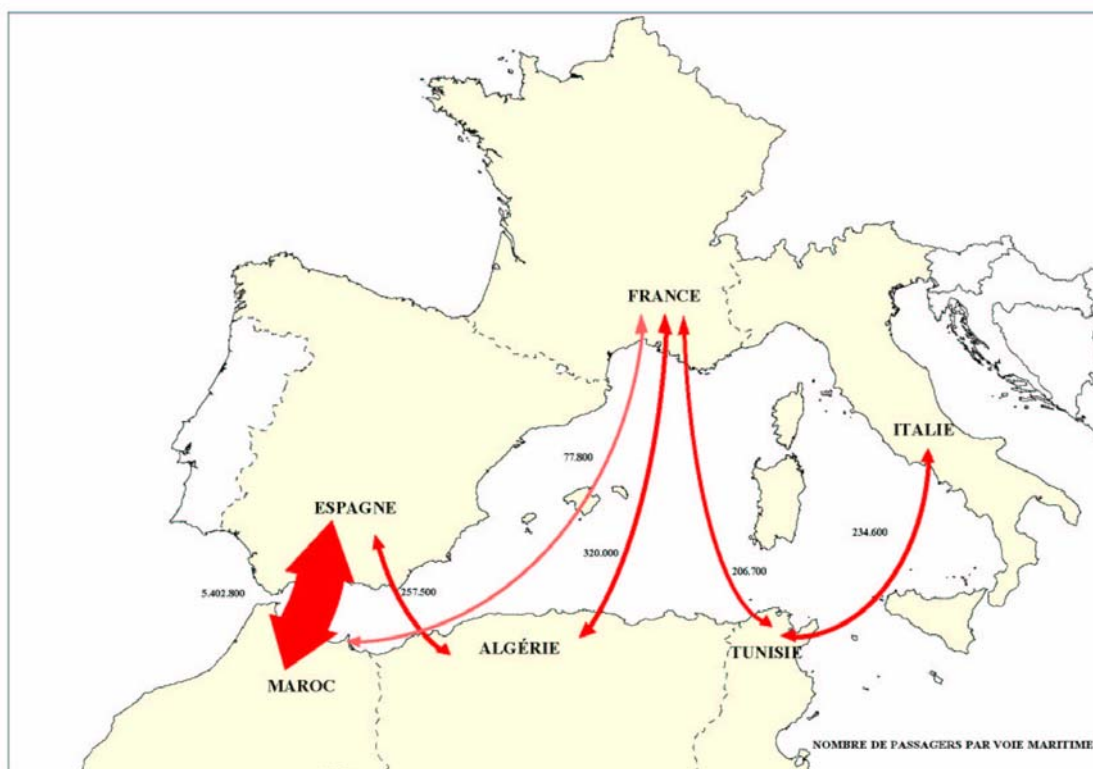
Pays	Nombre de passagers	
Méditerranée Occidentale	Espagne	142.011
	France	1.734.098
	Italie	69.117
	Portugal	n.d.
	Maroc	41.336
	Tunisie	112.307

- La France est également le premier pays en flux de trafic aérien avec l'Algérie. Des 2,5 millions de passagers internationaux approximativement, 70% proviennent ou vont vers des aéroports français. Les aéroports algériens par lesquels ils transitent, sont Alger (50,4%), Constantine (16,6%) et Oran (15,8%). En France, deux tiers du trafic aérien avec l'Algérie passe par les trois aéroports de Paris Charles de Gaulle (25%), Marseille-Provence (25%) et Lyon (17%).
- Les flux avec l'Espagne et l'Italie sont sensiblement inférieurs à ceux de la France (140.000 et 70.000 passagers respectivement). L'Italie opère principalement avec l'aéroport d'Alger avec des vols depuis/vers Roma-Fiumicino et plus récemment Milano-Malpensa. Dans le cas de l'Espagne, les principaux aéroports qui opèrent avec l'Algérie sont Madrid-Barajas, Barcelone et Alicante (en connexion con Oran); les aéroports principaux desservis en Algérie sont Alger (59%), Oran (21%) et Tindouf (15%).

2. Flux de voyageurs en mode maritime

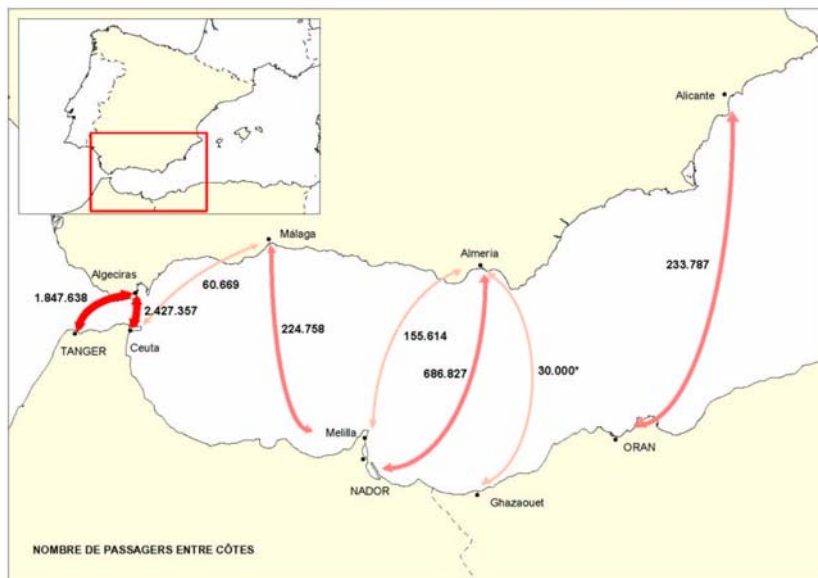
- Il existe un nombre important de services maritimes réguliers de passagers qui relient les ports du Maghreb et les ports français, espagnols et italiens. Ces services dans leur ensemble assurent un trafic supérieur à 6,5 millions de passagers.
- Le graphique 2 indique les flux de voyageurs par voie maritime entre les deux rives de la Méditerranée occidentale. La comparaison entre ces relations montre l'importance de la relation entre les ports du Maroc et l'Espagne: plus de 80% du flux de voyageurs par voie maritime entre ports des pays européens de la Méditerranée occidentale et du Maghreb se réalise à travers les ports espagnols et marocains.

Graphique 2 - Flux de voyageurs par voie maritime entre les deux rives de la Méditerranée Occidentale
Source: *Elaboration propre*



- Le graphique 3 montre la position remarquable du port d'Algésiras dans le flux de voyageurs par voie maritime: 75% des passagers entre les ports de la côte du sud-est espagnol et du nord de l'Afrique utilisent les services réguliers Algésiras-Tanger ou Algésiras-Ceuta. Les autres ports dignes de mention pour ces relations entre les deux rives sont ceux de Malaga, Almeria et Alicante (sur la côte du nord) et Nador, Melilla ou Oran (sur la côte du sud).
- Les lignes régulières Algésiras-Tanger et Algésiras-Ceuta ont été utilisées en 2001 par plus de 2,4 et 1,8 millions de passagers respectivement et ont transporté, les deux lignes confondues, plus d'un million de véhicules. Ces lignes ont connu une croissance moyenne de passagers de 4 et 6% par an respectivement, depuis 1995.
- Parmi, les autres lignes régulières, il faut mentionner la ligne Almeria-Nador - inaugurée en 1994 - qui a dépassé les 680.000 passagers en 2001, avec une augmentation annuelle moyenne de trafic supérieure à 17%, ces trois dernières années. Depuis son inauguration, cette ligne a peu à peu absorbé une partie du trafic de la ligne Almeria-Melilla, et est devenue la troisième ligne en nombre de passagers de la zone.
- La croissance du secteur de ces dernières années est évidente. Parallèlement au renforcement de différents services, ont été créées de nouvelles lignes régulières comme celle d'Almeria-Ghazaouet en 2001 ou celle d'Almeria-AI Hoceïma en 2003.

Graphique 3 - Flux de passagers par voie maritime dans la zone du Déroit de Gibraltar
 Source : *Elaboration propre*



3. Principaux paramètres de la demande de déplacements

Dans les flux de trafic de passagers entre l'Europe occidentale et le Maghreb, il existe deux paramètres fondamentaux générateurs de demande :

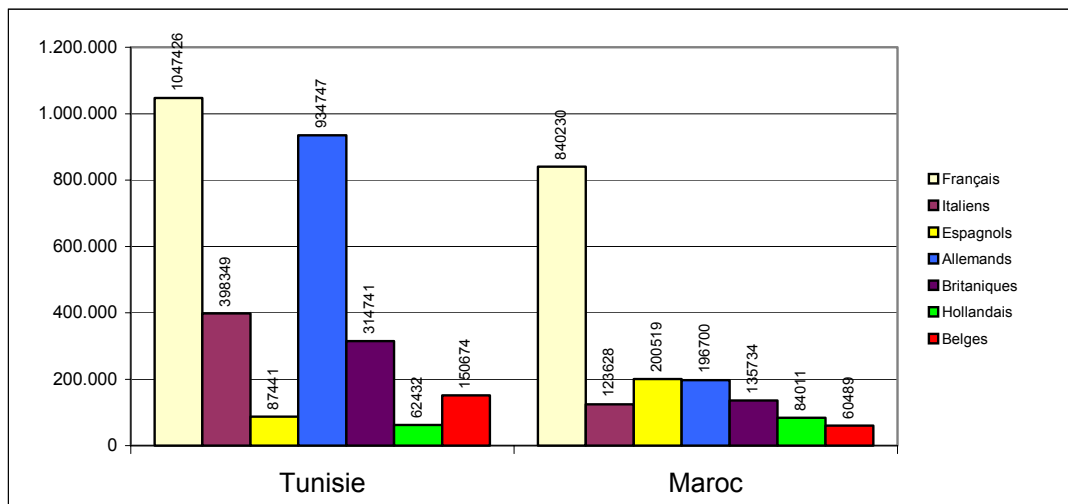
- le tourisme, pris dans le sens de déplacement de citoyens européens au Maghreb, attirés par l'industrie touristique de mieux en mieux implantée, et
- le stock de maghrébins résidant en Europe, qui voyagent vers leurs pays d'origine pour les vacances ou autre.

A ces deux raisons, il faut ajouter les voyages de travail ou pour affaires.

3.1. La demande touristique au Maghreb

- L'activité touristique au Maghreb présente des situations variées selon les pays. D'un côté, le Maroc et la Tunisie disposent maintenant d'une industrie touristique en pleine expansion et une claire volonté politique de développement et de consolidation du secteur ; de l'autre, l'activité touristique de l'Algérie est encore peu développée à l'heure actuelle.

Graphique 4 - Arrivées de touristes européens au Maroc et en Tunisie en 2001
 Source: *Base de données CETMO-FLUX*



La demande touristique au Maroc

- Les arrivées de touristes au Maroc ont dépassé les 4,2 millions. Le principal client touristique est la France, avec presque 850.000 entrées et une croissance soutenue qui montre que le nombre de touristes est deux fois plus grand en 2001 qu'en 1995. Les touristes français représentent 38% des touristes européens qui visitent le pays. Ils vont de préférence au Maroc pendant les mois d'été, leurs destinations principales étant Ouarzazate, Marrakech, Casablanca et Agadir. La grande majorité des touristes français (89%) voyagent en avion.
- L'Espagne se situe avec un peu plus de 200.000 entrées, comme le deuxième pays émetteur de touristes, devant l'Allemagne. Les destinations préférées sont celles situées au nord du pays (Tanger) et au Centre nord, principalement à Fès. Un tiers seulement des touristes entrés au Maroc en provenance d'Espagne utilisent le mode aérien.
- Dans le cas de l'Italie, le Maroc représente, avec 123.600 arrivées, la sixième destination touristique après l'Espagne, l'Egypte, la Tunisie, le Portugal et la Turquie.

La demande touristique en Tunisie

- Les arrivées de touristes en Tunisie en 2001 ont presque atteint les 5,4 millions. Les clients principaux sont la France et l'Allemagne qui, avec pratiquement 2 millions d'entrées, constituent plus de 36% des arrivées de touristes étrangers. Le marché européen représente 67% des entrées.
- Dans le cas de la Tunisie, il faut souligner l'augmentation des entrées provenant des autres pays d'Afrique du nord, grâce à l'explosion du marché de la Libye (avec une croissance supérieure à 48% en 2001) et à la récupération du marché algérien.
- Le mode principal d'entrée dans le pays est le mode aérien, avec plus de 3,7 millions de passagers. Monastir accapare 1.870 400 entrées, suivies de Tunis Carthage et Jerba-Zarzis, tous deux avec un trafic qui tourne autour de 900.000 passagers.

En comparaison, les entrées par voie maritime sont plus faibles. En 2001 ont été recensées 69.900 entrées, dont 90% ont été réalisées au port de Tunis-Goulette.

Le point frontalier qui a le plus grand volume de trafic est Ras Jedir, à la frontière libyenne, avec 760.700 voyageurs contrôlés ; ce qui équivaut à 61,5% de l'ensemble des entrées effectuées par voie terrestre.

3.2. L'offre de tourisme au Maghreb

L'offre touristique marocaine

- Le Maroc disposait en 2001 de 130.700 places en établissements touristiques, dont 76.350 dans des hôtels classés. Depuis 1997, la croissance moyenne annuelle de la capacité d'hébergement est relativement discrète, un peu au dessus de 1,5%.
- Deux tiers de la capacité d'hébergement du pays se concentre sur quatre régions à la tête desquelles on trouve des villes importantes : Agadir et la région de Souss-Massa-Daraâ, Marrakech et la région de Marrakech-Tensift-Al Haouz, Casablanca et la région de Gran Casablanca et enfin Tanger et la région de Tanger-Tétouan. Agadir est la destination leader avec 38% des nuitées.

L'offre touristique tunisienne

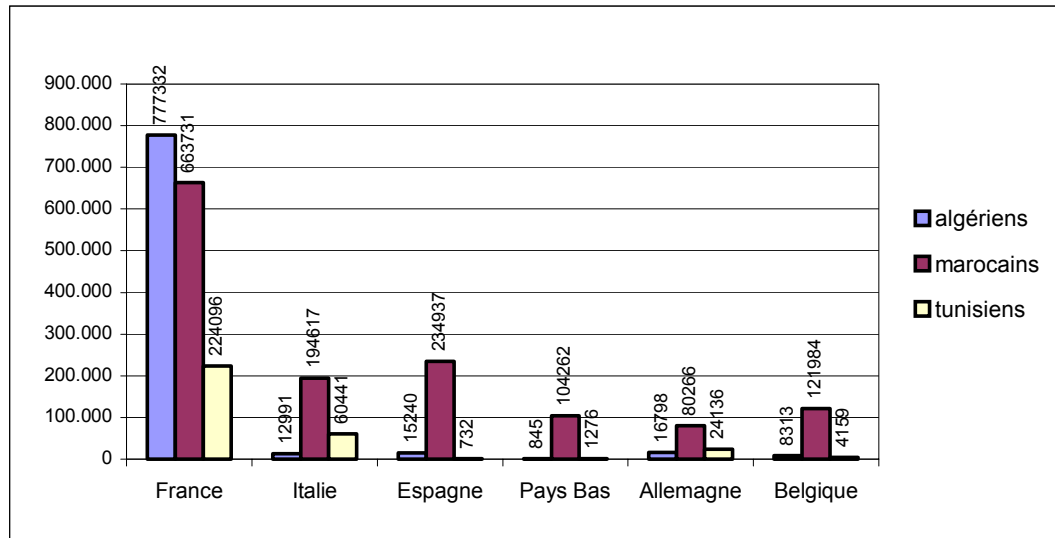
- La Tunisie est le pays du Maghreb dont les infrastructures touristiques sont les plus développées. Avec 205.600 places hôtelières en 2001 et 214.300 en 2002, la Tunisie maintient sa position de pays leader de la région. Depuis 1990 sa capacité hôtelière augmente à un rythme moyen annuel supérieur à 7%.
- Plus de 75% de la capacité hôtelière du pays se concentre sur les régions côtières de Nabeul, Sousse, Monastir, Sfax et Medenine avec de grands foyers de tourisme comme Hammamet ou l'île de D'jerba.

3.3 Le stock de résidents maghrébins en Europe

- Un autre facteur essentiel dans les flux de voyageurs entre les pays européens de la Méditerranée Occidentale et le Maghreb est ce qu'on appelle le stock de résidents maghrébins en Europe. Comme on peut le voir sur le graphique 5, la France est de loin le pays avec le plus grand stock de maghrébins résidents.

Graphique 5 - Principaux stocks de résidents maghrébins en Europe

Sources: MTAS, ISTAT, INSEE, Eurostat



Les particularités du passage par la zone du Déroit de Gibraltar

- Comme il a déjà été indiqué, les lignes maritimes régulières qui relient l'Europe du sud et l'Afrique du nord. Dans la zone du Déroit de Gibraltar, absorbent une partie importante du trafic de voyageurs. Ces lignes drainent essentiellement les déplacements routiers provenant non seulement d'Espagne mais aussi d'autres pays européens (Benelux, France, Italie du nord).

Graphique 6 – Routes principales utilisées par les flux de voyageurs en mode maritime dans la zone du Déroit de Gibraltar

Source: Ministerio del Interior español



- Depuis plusieurs années, le Ministerio del Interior espagnol élabore un Plan pour diriger et coordonner la dénommée *Operación Paso del Estrecho (OPE)*, devant l'affluence des voyageurs - pour la plupart résidents marocains et algériens en Europe - qui, venant des quatre coins de l'Europe, profitent des vacances d'été pour rendre visite à leur famille. Le graphique 6 indique les routes qu'empruntent de préférence les flux à leur passage par l'Espagne.

3. Conclusions et perspectives

- Au cours de ces dernières années, les flux de voyageurs entre les pays européens de la Méditerranée Occidentale et le Maghreb ont considérablement augmenté. Cette croissance s'est produite de façon parallèle au développement de l'activité touristique de l'Afrique du nord et à la hausse du nombre de résidents maghrébins en Europe.

Le fait que la croissance de ces flux soit plus nette dans le mode aérien que maritime peut s'expliquer non seulement par le poids relatif du tourisme dans la région mais aussi par l'augmentation et la meilleure position sociale du collectif de résidents maghrébins (et de deuxième génération) dans les pays d'accueil.

- Les prévisions de renforcement de ces deux phénomènes pour l'avenir (tourisme et population d'origine maghrébine résidente en Europe), ainsi que l'augmentation des relations commerciales entre pays de la Méditerranée Occidentale laisse entrevoir pour ces prochaines années une croissance soutenue des flux de voyageurs entre les deux rives méditerranéennes.

En ce qui concerne le tourisme, il faut rappeler que le Maroc se trouve actuellement immergé dans un fort processus de développement de son industrie touristique. Avec une ferme volonté politique, le pays s'est fixé l'objectif d'atteindre à moyen terme (horizon 201X) les 10 millions de touristes. Cette volonté, symbolisée par la signature d'un accord entre les principaux opérateurs privés et publics du pays, se matérialisera par la création, durant cette période, de 160.000 nouvelles places hôtelières.

De la même façon, le dixième plan de développement économique et social (2002-2006) réalisé par le gouvernement tunisien prévoit, pour le secteur touristique et l'hôtellerie, une croissance annuelle de 5% et la création de 45.000 nouvelles places hôtelières. A l'heure actuelle, 30.000 places sont en construction dans la région de Tunis et de Hammamet.