

LE TRANSPORT AÉRIEN DANS L'ÉCONOMIE INTERNATIONALE ET DANS L'ÉCONOMIE MAROCAINE

Le trafic aérien international

Les entreprises qui participent au transport aérien mondial — y compris celles de l'Union Soviétique et de la République Populaire de Chine — ont transporté en 1964 à travers le monde entier environ 200 millions de passagers, chiffre supérieur à la population totale des Etats-Unis d'Amérique. Plus de 300 compagnies aériennes, appartenant à plus de 100 pays différents, assurent aujourd'hui des services réguliers sur le réseau mondial avec environ 7 000 appareils. L'A.B.C. World Airways Guide, qui centralise les horaires de la plupart des compagnies, est un ouvrage de 1 400 pages.

A première vue, ces chiffres paraissent imposants en valeur absolue mais ces 200 millions de passagers ne représentent qu'environ 7 % de la population mondiale, évaluée à 3 milliards d'habitants.

Ainsi est-il intéressant d'examiner un instant quelle a été, depuis la période qui a précédé la deuxième guerre mondiale, l'évolution du trafic aérien. Nous ne retiendrons à cet effet que celui des traversées de l'Atlantique Nord et celui du Maroc.

Dans la dernière année complète qui a précédé la guerre de 1939-1945, c'est-à-dire en 1938, à une époque où il n'y avait pas encore de liaison aérienne régulière à travers l'Atlantique Nord, on avait dénombré 570 000 *passagers maritimes*. Sur cette route « classique » du transport mondial, le nombre de passagers maritimes, après avoir augmenté dans la période d'après-guerre, est maintenant en diminution, tandis que la très forte poussée du trafic est passée au transport aérien et n'a été rendue possible que par celui-ci. En 1954 en effet, on avait recensé 580 000 *passagers aériens* contre 943 000 *passagers maritimes*. Dix ans plus tard, en 1964, cette proportion était complètement bouleversée, puisque, sur 4 278 068 passagers qui avaient traversé l'Atlantique dans les deux sens, 3 563 676, soit 83 % *du total*, avaient emprunté la voie aérienne et 714 392 seulement la voie maritime.

Au Maroc, on a assisté au cours de ces dernières années au même bouleversement, pour la ville de Casablanca, des rapports entre le trafic maritime et le trafic aérien des passagers. En 1954, le port de Casablanca avait enregistré un mouvement de passagers de 82 488 (embarquement + débarquement) alors qu'en 1965 ce mouvement n'était plus que de 39 564. Le trafic de l'aérodrome de Casa-Anfa et celui de Nouasseur s'accroissaient dans le même temps de 163 768 en 1954 à 244 140 en 1965.

Parallèlement, le trafic aérien de l'ensemble des aérodromes du Maroc passait de 206 126 en 1954 à 454 280 en 1965.

Il convient cependant de remarquer que le trafic maritime des passagers par le port de Tanger ne s'est pas ralenti puisqu'il est passé de 299 033 en 1957 à 514 619 en 1964 et 499 677 en 1965.

Il faut, dans cet ordre d'idées, noter en effet, pour ce qui concerne le Maroc, le fait caractéristique que la plupart des touristes européens viennent visiter ce pays avec leur voiture particulière, ce qui a contribué à multiplier les passages très courts en car ferry du détroit de Gibraltar au grand bénéfice du port de Tanger, dont le trafic passagers a presque complètement éclipsé celui du port de Casablanca (500 000 passagers à Tanger contre 40 000 seulement à Casablanca).

Le caractère des compagnies de navigation aérienne

Sur le plan international, ainsi que le souligne le Docteur Walter Berchtold, président-directeur général de la Swissair, dans un article paru dans la revue internationale « Archiv Verkehrswesen » (cahier 7/8 de juillet/août 1965), on reproche généralement aux compagnies aériennes de se considérer comme des « industries » et de donner d'elles-mêmes au public une image qui ne correspond en aucun cas à l'importance réelle qui s'attache à cette notion d' « industrie ». A cela, il faut ajouter que le transport aérien est souvent discuté sans la participation des intéressés, parce que la navigation aérienne est encore aujourd'hui envisagée comme une prouesse réalisée par une technique relativement récente et, de ce fait, les compagnies aériennes sont trop souvent considérées comme des instruments de leur pays et tombent parfois dans le sillage politique.

Remarquons à ce sujet qu'il n'en est pas de même au Maroc où la compagnie nationale Royal Air Maroc a réussi à prendre une place très importante dans l'économie des transports grâce à l'appui qu'elle reçoit de la Direction de l'Air du Ministère des Travaux Publics et des Communications et ce sans bouleverser les structures économiques des transports. C'est ainsi que le trafic des passagers de cette compagnie est passé de 101 060 passagers transportés en 1955 à 200 926 en 1965.

La place du transport aérien dans l'économie internationale

On notera cependant que le transport aérien n'occupe pas encore une place fondamentale dans l'économie internationale. Le chiffre d'affaires total des compagnies aériennes atteint environ 12 à 14 milliards de dollars par an, ce qui, en soi, est important et particulièrement considérable par rapport aux années d'avant-guerre. Mais cela ne représente qu'une faible part du commerce mondial total. On fait la même constatation si l'on cherche à situer la place du transport aérien dans l'économie nationale de chaque Etat.

Aux Etats-Unis, le transport aérien international représente moins de 0,05 % du revenu national brut et emploie seulement 0,03 % du personnel de l'industrie. Aux Pays-Bas, la K.L.M. arrive au 5^e rang des employeurs en fonction du nombre d'employés ; mais cela ne représente quand même que 0,33 % de tous les employés de l'industrie néerlandaise. Au Maroc, le chiffre d'affaires de la Swissair représente moins de 1 % du revenu national brut. Au Maroc, le nombre des employés de la compagnie Royal Air Maroc (1 000 environ), ajouté à celui des employés des autres compagnies de navigation aérienne (300 environ), ne représente que 0,43 % de la population active globale, évaluée en 1960 à 3 millions environ de travailleurs de toute nature. Si l'on tente à présent de mesurer le rôle économique du transport aérien en fonction de son influence sur la balance des paiements, le tableau n'en devient pas plus favorable. Aux Etats-Unis, les recettes du transport aérien représentent moins de 1 % de la totalité du chiffre d'affaires du commerce intérieur ; aux Pays-Bas, il est vrai, les recettes en devises de la compagnie aérienne nationale ont une grande incidence sur la balance des paiements. Les recettes de la Swissair proviennent pour 75 % de l'étranger. Si on compare, pour l'année 1964, le montant des recettes en devises étrangères encaissées par la Swissair avec la totalité de ses dépenses en devises étrangères, il reste, pour l'économie helvétique, un actif de 200 millions de francs suisses.

La signification économique du transport aérien

Ces chiffres, qui traduisent l'incidence directe du transport aérien sur l'économie nationale et internationale, ne tiennent cependant pas compte du fait que le transport aérien représente des prestations de services et que sa véritable signification économique réside surtout dans l'action *indirecte* qu'il exerce sur l'économie. Dans la terminologie britannique, le transport aérien est classé dans la catégorie « social overhead capital » : l'élément indispensable qui rend possibles et fait progresser d'autres activités économiques sans jouer lui-même un rôle direct. Les compagnies

aériennes peuvent donc se considérer comme une « industrie » mais, ce faisant, elles doivent être conscientes qu'elles sont une « industrie de prestations de services » qui ne peut être comparée directement avec une industrie au sens classique du mot comme, par exemple, celle des machines. En tant que prestataire de services, le transport aérien n'en est pas moins indispensable à l'économie mondiale contemporaine. Il fait fructifier le commerce et l'industrie, facilite l'accès à de nouveaux marchés en dehors des frontières nationales et accélère l'échange d'hommes, d'idées et de biens.

Naturellement, cette utilité indirecte est plus difficile à chiffrer. On pourrait notamment essayer d'établir combien les passagers aériens payants, en provenance du Maroc, dépensent à l'étranger et le montant des sommes dépensées au Maroc par des passagers aériens étrangers, ainsi que le montant des contrats signés au Maroc par des commerçants étrangers arrivés par air. Le montant total de ces contrats constituerait un indice de ce que le transport aérien apporte en réalité à un pays comme le Maroc. Mais il ne pourrait s'agir que d'un indice : tout d'abord il existe des difficultés statistiques à un calcul de ce genre et, ensuite, il faudrait prouver encore que les voyages effectués et les contrats conclus n'auraient pu l'être sans l'avion ou ne l'auraient été que dans des proportions infiniment moindres.

Même en l'absence de statistique permettant de faire cette preuve d'une manière précise, tant pour le Maroc que pour tout autre pays, les résultats n'en montrent pas moins clairement l'importance du rôle du transport aérien. Pour prendre l'exemple de la Suisse, il s'avère qu'avec un chiffre import-export de plus de 2 000 francs suisses par tête d'habitant et des échanges commerciaux avec 120 Etats du monde entier, la Suisse est liée plus que tout autre pays à l'économie mondiale. Un tiers au moins du revenu national suisse (1964 : 47 milliards de francs suisses) trouve son origine directement ou indirectement dans les relations économiques avec l'étranger.

C'est ainsi que la direction d'une grande banque suisse reconnaît au transport aérien les avantages suivants : « En premier lieu, il faut souligner l'avantage résultant de l'amélioration des relations personnelles entre les dirigeants des instituts financiers et leurs clients étrangers — plus particulièrement ceux d'Outre-Mer — leurs relations commerciales ou leurs agents. En fait, les relations personnelles sont d'une importance toute particulière pour les entreprises commerciales d'importation et d'exportation ou les banques à activités internationales dont le succès commercial est fondé, pour une grande part, sur les contacts personnels. En outre, la connaissance précise des données étrangères s'avère plus que jamais indispensable dans le cadre de la politique de diminution et de

répartition des risques. Alors qu'autrefois, avant la dernière guerre et plus encore à la fin du siècle dernier, certains voyages nécessitaient de longues absences du domicile, le transport aérien permet maintenant d'effectuer ces mêmes voyages en beaucoup moins de temps et à des intervalles plus rapprochés, sans qu'il soit nécessaire de remettre à trop longue échéance l'accomplissement des obligations que l'on a à remplir « chez soi ».

Le rôle actuel du transport aérien

A notre époque pressée, la vitesse à laquelle l'avion transporte les personnes, les marchandises et la poste sur les grandes distances joue un rôle décisif. Le transport aérien a certainement apporté sa part au développement économique des vingt dernières années. Les relations commerciales se seraient probablement développées sans le transport aérien ; mais le degré d'intégration qui caractérise l'économie mondiale moderne n'aurait quand même pas été atteint aussi rapidement. Cet enchevêtrement des relations économiques internationales peut avoir pour conséquence que des événements locaux ont parfois des répercussions dans le monde entier. Par ailleurs, une crise économique mondiale, comme celle de 1929/30, est beaucoup moins à redouter. Les actions de soutien à l'échelle mondiale en faveur de devises passagèrement menacées témoignent en tout cas dans le monde des finances d'une solidarité des gouvernements résultant de ces enchevêtrements.

Quelle que soit l'importance du rôle joué par le transport aérien pour l'homme d'affaires, il ne faut pas oublier à cet égard qu'environ la moitié des passagers voyagent pour leur agrément et c'est précisément le cas de la majeure partie des passagers qui se rendent au Maroc par la voie aérienne ainsi qu'en témoignent les plus récentes statistiques du tourisme.

Si, dans l'avenir, le rôle joué dans la plupart des pays du monde par le transport aérien dans le domaine des affaires va probablement être progressivement supplanté par celui qu'il joue pour le tourisme, on peut dire que cette étape de l'évolution du caractère du trafic aérien est déjà franchie au Maroc.

Les progrès réalisés par les techniques de transmission de l'information, notamment par les satellites de relais, rendront plus d'un voyage inutile du moment que l'homme d'affaires sera relié par l'image avec son partenaire dans n'importe quelle partie du monde. Mais, pour celui qui voudra connaître un pays lointain par lui-même, la meilleure émission de télévision ne pourra remplacer l'expérience personnelle. Le transport aérien a apporté au tourisme international un développement considérable