

*Le Matin s'est procuré un document du ministère du Transport*

## **Exclusif** : l'horizon radieux de l'aéroport Mohammed V



Parmi les huit axes de la future feuille de route :

- Le positionnement de Casablanca comme aéroport de référence en Afrique du Nord.
- La consolidation des dessertes aériennes du marché européen afin d'assurer les objectifs de la Vision 2020 du tourisme.
- La promotion du transport aérien domestique.
- La création d'un pôle de formation spécialisé dans l'aviation civile.
- Un arsenal juridique pour booster la libéralisation du secteur.

## Aviation civile

## Le détail de la stratégie Rabbah



Faire de l'aéroport Mohammed V un hub régional permettrait une stimulation de la demande long-courrier jugée très rentable.

**Les faits** La trame de la future stratégie de l'aviation civile annoncée par le ministère du Transport est arrêtée.

**Décryptage** Cette feuille de route conçue à l'horizon 2035 fait de l'aéroport de Casablanca un hub pour l'Afrique du Nord.

La nouvelle stratégie de développement de l'aviation civile commence à prendre forme. La direction générale de l'Aviation civile relevant du département du Transport vient d'arrêter les axes de ce plan qui courra jusqu'en 2035. Son objectif : positionner le Maroc dans le transport aérien de l'Afrique du Nord dans le transport aérien et l'aviation civile. La note de cadrage de la stratégie en projet, dont «Le Matin» détient copie, définit huit axes opérationnels qui devraient constituer la trame du plan Rabbah. Concrètement, il s'agit de positionner l'aéroport international de Casablanca comme le premier hub aérien en Afrique du Nord. La vertu d'une telle option : une stimulation de la demande long-courrier, jugée très rentable. Pour les stratégies de la direction de l'Aviation civile, cela permettrait automatiquement au Maroc de développer l'activité fret aérien, également très juteuse. «Le Maroc dispose de tous les atouts pour positionner Casablanca comme hub aérien de référence», argue une source au département du Transport.

Les services de Aziz Rabbah affirment que le renforcement du transporteur aérien national, Royal Air Maroc, devrait sensiblement contribuer à cet objectif. Mais un hub régional suppose que l'aéroport subisse des opérations «chirurgicales» très pointues. Rien n'est laissé au hasard, sourient notre source. «Le schéma directeur des aéroports est fin prêt. Tous les développements infrastructurels à opérer dans cette plateforme pour en faire un hub aux standards internationaux seront déclinés dans cette feuille de route», confie notre interlocuteur. Comme pour le maritime avec Tanger Med, le Maroc veut tirer profit de sa position géographique en séduisant les géants investisseurs du ciel. Et le hub du fret aérien dans tout cela ? La note de cadrage

*Le ministère compte élaborer une étude spécifique pour une nouvelle stratégie concertée devant booster le transport aérien domestique.*

de la stratégie ne livre pas assez de détails sur le développement de ce segment à fort potentiel pour le Royaume. La direction de l'Aviation civile se contente de préciser que les autorités ont décidé d'inclure cette activité dans la nouvelle stratégie de développement et de promotion du transport aérien au Maroc à court et moyen termes.

Et ce, «afin de définir une nouvelle vision répondant aux exigences de l'économie nationale, aux défis majeurs de la globalisation et s'inscrivant dans la lignée de la stratégie actuelle de développement économique, industriel et logistique du pays». Si le département de Aziz Rabbah n'en dit pas plus dans sa note, c'est probablement parce qu'il attend encore les conclusions de l'étude de positionnement de ce hub menée

actuellement par l'Office national des aéroports (ONDA). Différents scénarios de positionnement géographique de la future plateforme devront donc être étudiés par l'Office de Dalil Guendouz. Mais cela n'empêche pas des observateurs d'avancer que le département de l'Équipement opérera pour la ville de Benslimane pour installer cette future infrastructure en opérant une extension de l'actuel aéroport de la ville. Une piste qui avait été d'ailleurs suggérée par le ministre de l'Équipement lors d'une rencontre, il y a quelques mois à Casablanca, avec les adhérents de la Chambre de commerce suisse. Rabbah qui répondait à une question sur l'emplacement du hub pour le fret avait exclu

## Un arsenal juridique pour booster la libéralisation du secteur

La stratégie que prépare actuellement le département de l'Équipement prévoit également une refonte de l'arsenal juridique. Les services de Aziz Rabbah ont déjà remis au Secrétariat général du gouvernement en juillet dernier le projet de loi 40-13 portant code de l'aviation civile.

Le projet de texte devrait être réajusté très prochainement par le ministère suite aux observations des professionnels avant sa discussion au Parlement et son adoption définitive probablement en 2014. Selon la tutelle, le projet de code viendra fixer le cadre institutionnel et juridique applicable aux aéronefs, aux aérodromes et aéroports.

Il concerne également toutes les servitudes aéronautiques, la navi-

gation aérienne, la protection de l'environnement dans le domaine aéronautique, le personnel aéronautique, le transport aérien, les régimes des responsabilités et d'indemnisation des usagers, ainsi que les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

Le projet de code qui renferme quelque 298 articles devrait guider juridiquement la politique de libéralisation et de privatisation menée par le gouvernement dans le transport aérien depuis la signature des accords de l'Open Sky avec plusieurs pays.

Le texte prévoit d'ailleurs des articles définissant les concessions au privé de la gestion de plusieurs services dans le secteur. Une manière de capter de plus en plus d'investissements.

La possibilité de l'installer dans le Nord, à Tanger précisément. «Si vous voulez mon point de vue, j'estime que l'endroit idéal pour accueillir ce hub est la ville de Benslimane, et ce, pour plusieurs raisons notamment le positionnement de la ville à proximité des principales zones industrielles et de la plateforme logistique de Zenata en plus d'être au carrefour des connexions autoroutières et ferroviaires». En fait, rien n'est gagné d'avance, puisque l'arbitrage à effectuer sur la base des conclusions de l'étude en cours ne sera pas du seul ressort du ministère de l'Équipement. D'autres départements, dont celui des Finances, prendront part à la décision finale.

## Pôle de formation dédié

Pour accompagner ce développement, surtout en termes de compétences et ressources humaines spécialisées, le ministère devrait créer un pôle de formation spécialisé dans l'aviation civile. «Ce dispositif permettra le développement pérenne du transport aérien dans notre pays en tenant compte des différentes options stratégiques qui s'offrent et des aléas de développement du secteur», nous confie-t-on auprès du ministère. À long terme, le pôle serait même capable d'exporter la matière grise formée au Maroc. Des task forces pour promouvoir

le transport aérien domestique. Le département de l'Équipement entend encourager la constitution de groupements de transporteurs aériens à qui sera dévolue la mission de multiplier les liaisons entre les différentes villes du Royaume. «Ils ne feront que ça pour renforcer le trafic aérien passagers entre les villes du pays», insistent nos sources. Impact attendu ? Une baisse des tarifs pratiqués.

Ce qui inciterait les Marocains à préférer de plus en plus le ciel pour leurs voyages et partant, permettrait de réduire la pression sur le transport routier de voyageurs. Mais pourquoi particulièrement les task forces ? Si le département de Rabbah opte pour ce modèle, c'est bien pour garantir la viabilité économique et la pérennisation des dessertes aériennes inter et intra-régionales.

À côté, il va falloir aussi assurer un suivi du contrat programme État-RAM dont plusieurs clauses concernent le développement du transport aérien domestique. Il faut dire que ce dernier revêt une importance majeure pour le département du Transport, qui compte non seulement l'inscrire dans sa feuille de route comme prioritaire, mais aussi élaborer une étude spécifique pour arrêter une nouvelle stratégie concertée afin de développer ce segment. ■

Said Naoumi

## L'espace aérien à réorganiser

Mettre en place un hub aérien suppose aussi une réorganisation de l'espace aérien puisque le trafic prendrait une nouvelle altitude.

Objectif, adapter les réseaux des routes – à travers une sectorisation associée – à l'évolution de la forte croissance du trafic

que le Maroc gère au sein de son espace aérien. Ce qui permettrait à la Direction générale de l'Aviation civile de réagir efficacement à l'augmentation du trafic à l'horizon 2025 en prenant en compte les emplacements et la gravité des goulots d'étranglement.

## Les huit axes de la future feuille de route

1. Positionnement de Casablanca comme aéroport de référence de l'Afrique du Nord.
2. Consolidation des dessertes aériennes du marché européen afin d'assurer les objectifs de la Vision 2020 du tourisme.
3. Promotion du transport aérien domestique.
4. Développement du fret aérien.

5. Création d'un pôle de formation dans le domaine de l'aviation civile.
6. Réorganisation de l'espace aérien.
7. Élaboration d'un schéma directeur des plateformes aéroportuaires.
8. Adoption du projet de loi portant Code de l'aviation civile actuellement au niveau du SGG.