

# Les ambitions du Maroc à l'horizon 2035

Le fret aérien au Maroc est promis à de belles perspectives à l'horizon 2035. La stratégie de développement de l'activité prévoit une organisation de l'écosystème du fret autour de l'aéroport de Casablanca et la promotion d'une complémentarité avec les hubs mondiaux. L'étude sur laquelle se basera cette feuille de route a été dévoilée hier à Rabat, comme nous l'annoncions la semaine dernière.

La stratégie de développement du fret aérien prévoit la simplification des procédures de dédouanement à travers notamment l'implémentation du système du guichet unique.

Le Maroc dispose désormais d'une stratégie de développement du fret aérien. La feuille de route à l'horizon 2035 trace, en effet, les perspectives de développement de l'activité au Maroc et définit les priorités pour le moyen et long termes. Concrètement, le scénario proposé pour le développement du fret recommande une organisation de l'écosystème autour de l'aéroport de Casablanca comme principale infrastructure de fret du Maroc. Il s'agit par ailleurs de promouvoir la complémentarité avec les hubs mondiaux. Objectif : Élargir l'offre de destinations et compenser le déséquilibre des flux. Les grandes lignes de cette stratégie, dévoilées le 23 mai à Rabat par le département de l'Équipement, proposent également d'analyser l'opportunité de créer un hub cargo régional avec un recours au partenariat public-privé (PPP). «L'opportunité de développement du fret aérien via l'aéroport de Casablanca, avec une offre de vols mixtes et de vols tout cargo, est déjà vérifiée», précisent la Direction de l'aviation civile. Le plan

de développement recommande, en outre, le renforcement des connexions aux hubs et nouveaux services tout-cargo régionaux.

La stratégie renferme un axe exclusivement dédié au développement du cadre institutionnel. Ainsi, il est nécessaire de préparer un environnement réglementaire favorable au développement du fret aérien. À cela s'ajoute la révision des accords relatifs aux services aériens pour inclure la 5<sup>e</sup> liberté (droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer et d'embarquer, dans le territoire du premier État, du trafic en provenance ou à destination d'un État tiers). Cette liberté permet de rentabiliser certaines routes, en permettant aux avions de ne pas repartir à vide. L'objectif étant d'ouvrir de nouvelles dessertes et surtout créer des triangulations. Et pour assurer une cohérence avec les objectifs de la stratégie nationale pour le développement de la logistique, la feuille de route recommande d'incorporer le fret aérien dans le cadre de cette Stratégie nationale pour la compétitivité logistique. Résultat attendu : Faire profiter le pays de l'amélioration logistique globale.

Côté mécanismes de contrôle, l'étude préconise la mise en place d'un tableau de bord de suivi de l'activité de fret aérien avec une définition précise des indicateurs. Dans les infrastructures aéroportuaires, la stratégie propose l'aménagement d'infrastructures spécialisées dans les aéroports du pays.

Objectif : gérer efficacement les flux de marchandises à travers les terminaux de fret, les espaces de manœuvres et les équipements de contrôle. Le développement du fret aérien ne devra pas se faire sans une implication des opérateurs logistiques.

Ainsi, l'étude appelle à favoriser l'émergence d'opérateurs logistiques nationaux spécialisés dans le fret aérien tout en leur facilitant l'implantation dans les plateformes logistiques



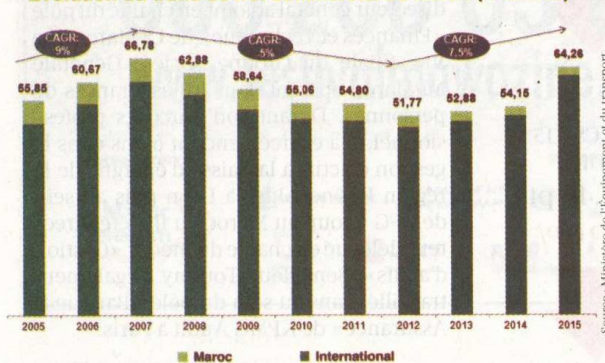
Côté mécanismes de contrôle, l'étude préconise la mise en place d'un tableau de bord de suivi de l'activité de fret aérien avec une définition précise des indicateurs.

aériennes et dans les zones de fret. La multi-modalité est une composante clé pour le développement du fret. En effet, la feuille de route recommande le développement des services multimodaux afin de garantir un transfert «rapide» entre les différents modes de transport, notamment les modes routier et aérien (fret camionné). Selon l'étude, le développement d'une activité de fret aérien robuste et efficace ne peut se faire sans l'intégration des nouvelles technologies. «La facilitation des processus et formalités à travers le déploiement de systèmes télématiques est nécessaire», insiste-t-on dans la stratégie. Et

ce n'est pas tout. La stratégie souligne la nécessité de mettre en place de nouvelles incitations tarifaires pour les vols cargo et en transit (redevances aéroportuaires). Sans oublier la promotion des nouveaux marchés, spécialement des produits cibles et le développement de nouvelles dessertes moyennant des facilitations pour attirer de nouveaux opérateurs. Sur le plan opérationnel, l'étude prévoit la simplification des procédures de dédouanement à travers notamment l'implémentation du système du guichet unique et du système E-Freight. ■

Saïd Naoumi

Évolution du trafic de fret commercial au Maroc (k tonnes)



## Un redécoupage progressif

Après une période de baisse continue enregistrée sur la période 2008-2012, le transport du fret aérien au Maroc a connu un redressement depuis 2013. Selon l'étude, le tonnage global transporté en 2015 affiche une progression de 18,67%, en passant de 54.148 tonnes en 2014 à 64.255 l'année suivante. Ainsi, il s'approche du record enregistré en 2007.

Selon l'Équipement, le fret camionné a progressivement remplacé l'avion dans les trafics domestiques. Ainsi, l'amélioration des communications terrestres a permis de réduire le temps et les coûts des transports routiers. Une précision importante, la quasi-totalité du trafic de fret au Maroc passe par l'aéroport de Casablanca (94%).