

Aviation Civile au Maroc

Par : Mohamed MOUFID

Aviation Civile au Maroc : Carnet de bord

I. Chronologie :

L'avion a commencé à être utilisé au Maroc pratiquement depuis le début de la deuxième décennie du 20^{ème} siècle. On distingue nettement quatre étapes :

- De la Première Guerre Mondiale à la Deuxième ;
- De la Deuxième Guerre Mondiale à 1961 ;
- De 1961 à 2002 ;
- Après 2002.

1^{ère} étape :

L'avion a été utilisé dans notre région (Afrique du Nord) par l'armée, notamment l'armée française, le Maroc étant alors sous protectorat. La nécessité d'avoir recours à ce mode de transport, s'est faite sentir pour parachever la « pacification » du pays, et accomplir d'autres missions, notamment le transport du courrier, le déplacement des gouvernants, l'évacuation sanitaire ou l'établissement de cartes topographiques. Les différents postes d'occupation, dont l'accès était impossible par voie de surface, pouvaient ainsi être atteints.

Les terrains d'atterrissage et les moyens de communication, étaient rudimentaires et aléatoires. Ils étaient situés aux abords immédiats des centres d'intérêts stratégiques.

Les repères naturels (montagnes, rivières, etc.) constituaient les seuls moyens possibles de guidage des avions, essentiellement militaires. C'est le cas, en particulier, des côtes méditerranéennes et atlantiques du Maroc.

En effet, les avantages offerts par la liaison côtière sont décisifs car, outre une navigation facilitée, les plages permettent des atterrissages de fortune avec dépannage venu par la mer, et les dépôts de carburant peuvent être alimentés au moindre coût par voie maritime.

2^{ème} étape :

Après la deuxième guerre mondiale, l'industrie aéronautique européenne, même si elle n'a pas arrêté immédiatement la production des usines, a rendu disponible un grand nombre d'équipages. Le matériel en dotation est remplacé par du neuf, et l'usage est mis en liquidation. Des groupements de constructeurs se constituent et rachètent aux gouvernements à vil prix du matériel qu'ils utilisent en créant des compagnies aériennes. Cette pléthore d'appareils est répartie sur divers axes desservant les territoires éloignés sous domination européenne où l'avion peut plus rapidement et plus sûrement que les moyens de surface, porter passagers, messageries et poste aux escales les plus éloignées. Le Maroc, alors en proie à une agitation importante, offrait la possibilité d'un essai en vraie grandeur de transport de courrier en provenance de la métropole européenne ou à destination des autres territoires d'occupation en Afrique. Il s'agissait d'une mission politique se résumant au souci de montrer aux populations indigènes la « sollicitude » de la métropole et la preuve de sa force unificatrice. Un travail important a ainsi été réalisé par des aviateurs militaires pendant plusieurs années pour préciser les cartes rudimentaires dont ils disposaient, sélectionner les itinéraires, les baliser avec des moyens de fortune, créer des aérodromes, installer des stations radio et météorologiques, et préparer des caches à carburant de manière à rendre la nature un peu moins hostile.

Les structures de gestion de la métropole européenne exerçaient leur autorité sur cette activité en territoire sous protectorat. Durant cette période, le secteur relevait des compétences du Ministère Français de l'Air dans la partie sous protectorat français. L'Espagne avait la mainmise sur les territoires placés sous sa domination. Cette situation a persisté jusqu'au recouvrement de l'indépendance du pays. C'est ainsi que, à titre d'exemple pour la partie centrale du pays, l'aviation civile y était gérée par une structure appelée « Circonscription de l'Air » relevant du Secrétariat Général de l'Aviation Civile française.

Le personnel d'encadrement, aussi bien au niveau central que sur les sites opérationnels, était constitué de manière quasi-totale de français. Les rares agents marocains se trouvaient au niveau de l'exécution. La première promotion d'Ingénieurs nationaux, à titre d'exemple, n'a rejoint le secteur qu'en 1966/67.

Les aéroports, en nombre très réduits (3 ou 4) étaient utilisés pour accueillir le trafic aérien à destination ou en provenance de la métropole française ou de certains pays de l'Afrique du Nord. D'autres plateformes étaient utilisées pour des opérations militaires ou pour des activités sportives et sanitaires.

L'espace aérien, contrôlé et excessivement réduit, était également géré par l'administration française par délégation de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Il en était également de l'espace aérien situé au-dessus de l'Océan Atlantique, au-delà des eaux territoriales marocaines. Aucune formation technique de haut niveau n'était assurée localement.

De part sa position géographique privilégiée, le Maroc servait également d'escale entre l'Europe, l'Afrique de l'Ouest et l'Amérique. Les péripéties de l'aéropostale ont pérennisé le nom du Maroc dans l'histoire de l'Aviation Civile mondiale depuis le début du 20ème siècle. Il en est de même des passages fréquents de certains pionniers, tel que le pilote écrivain St Exupery.

3^{ème} étape : Prise en main du secteur par le gouvernement du Maroc indépendant

Bien que le pays ait recouvert sa liberté politique en 1956, ce n'est qu'en 1961 précisément que le premier texte en matière d'aviation civile a été élaboré. Il a été promulgué en 1962¹ sous forme de décret de base pour réglementer l'ensemble de l'activité aérienne. Il constitue encore de nos jours un texte de référence. Seuls quelques amendements ou compléments² y ont été apportés pour tenir compte de certains nouveaux concepts appliqués lors des différentes mises à niveau imposées par l'évolution du secteur sur le plan mondial.

L'espace aérien et les aéroports étaient gérés selon le régime de la régie directe par la structure administrative mise en place en l'occurrence la Direction de l'Air et ses différentes structures opérationnelles.

¹ Bulletin officiel n° 2596 du 27/07/1962 (27 juillet 1962) portant réglementation de l'aéronautique civile.

² A cet effet, voir : <http://www.onda.org.ma/onda/Reglementation.asp?t=2&Me=1&R=21&Sr=76>

Les budgets (investissement et fonctionnement) étaient exclusivement fournis par l'Etat. Celui-ci récoltait, en retour, les redevances aéronautiques (survol et atterrissage) générés par le survol de l'espace aérien et l'atterrissage sur les aéroports.

Après son adhésion à l'OACI et une phase importante consacrée à l'organisation administrative et technique du secteur, la Direction de l'Air s'est attelée, dès la fin des années soixante, à combler le retard enregistré en matière d'infrastructures, d'équipements et de ressources humaines. Un vaste programme a été entrepris sur tous les plans pour faire face aux exigences de plus en plus sévères des aéronefs en matière de sécurité et de régularité.

L'aspect le plus significatif concerne la formation du personnel. En effet, en l'espace d'une dizaine d'années (1961-1971) de formation, l'ensemble des intervenants était composé de cadres et d'agents d'exécution nationaux à tous les niveaux et dans tous les secteurs (Administration, Compagnie nationale de transport aérien et autorité aéroportuaire). Les cadres se sont acharnés à acquérir, et ont acquis avec une rapidité surprenante, les capacités qu'exigeait la complexité du système.

Ainsi, une génération de nouveaux responsables, à tous les niveaux et dans tous les secteurs, s'est substituée sans fracas ni ostentation aux techniciens étrangers qui ont dû se replier sur leurs pays respectifs pour des raisons évidentes d'inutilité.

Les objectifs fixés ont été atteints grâce aux efforts consentis par l'Etat. Il s'agissait notamment :

- D'assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation Civile ;
- De favoriser le développement du réseau des dessertes aériennes de et vers notre pays, ainsi que sur le plan interne ;
- De suivre avec vigilance les différentes évolutions du transport aérien régional et mondial, et y faire face pour respecter les engagements pris dans le cadre des accords conclus avec différents organismes internationaux concernés.

Dans leurs grandes lignes, les phases importantes qui illustrent parfaitement le développement du secteur se sont déroulées de la manière suivante :

- **1961-1968** : Prise en main du secteur par l'administration nationale, et mise en place de structures de gestion et d'une réglementation de base. C'est une longue période d'épreuves, de formation et d'assimilation du système.
- **1968-1980** : Développement des infrastructures, des équipements et des ressources humaines. C'est une période de grands investissements dans tous les domaines, et d'accomplissement d'un prodigieux « pas en avant ».
- **1980-1996** : Restructuration des organismes de gestion, intensification des efforts en matière de textes d'application des réglementations de base, multiplication, développement et mise à niveau des infrastructures et des équipements ainsi que du personnel. Période de stabilisation, c'est également une étape d'épanouissement sur le plan régional et international.
- **1996-2001** : Mise à niveau de l'arsenal juridique spécifique à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile et mise en place de structures et de procédures pour leur supervision et leur consolidation. C'est une période marquée par l'harmonisation et la réhabilitation des systèmes avec les normes internationales en vigueur. Elle constitue également l'occasion de l'établissement d'un vaste programme de révision des accords aériens établis avec les différents pays pour les rendre plus conformes à l'évolution du transport aérien mondial, et aux spécificités de développement du pays qui nécessitent l'adoption de nouveaux concepts : libéralisation, privatisation, etc.

Les caractéristiques principales qui ont marqué ces différentes phases se résument donc comme suit :

Période 1961-68 : Nécessité politique de prise en charge du secteur par la nouvelle administration nationale en remplacement de l'administration française.

Période 1968-80 : Déploiement massif de moyens financiers pour la formation des ressources humaines, l'extension des infrastructures existantes et création de nouvelles avec les équipements nécessaires à leur fonctionnement conformément aux normes internationales.

Période 1980-96 : Baisse des moyens financiers alloués par l'Etat pour le maintien des performances du patrimoine réalisé. Les pouvoirs publics procèdent à la création d'un établissement public³ chargé, moyennant un assouplissement de ses procédures d'engagement des dépenses et disposant de la totalité des redevances du secteur et du recours aux marchés financiers, de gérer les aéroports et les installations de navigation aérienne de façon plus efficace et plus sûre. L'Etat n'exerce plus que des fonctions régaliennes de législation et de contrôle.

Période 1996-2001 : Renforcement du rôle des structures administratives au sein de l'Autorité gouvernementale chargée du secteur pour exercer les prérogatives de régulation imposées par les organismes internationaux concernés, dans un contexte de plus en plus marqué par de nouveaux concepts de libéralisation et de privatisation de certaines activités aéroportuaires ou de maintenance des aéronefs.

L'évolution vertigineuse de la réglementation internationale en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile, a contraint notre pays à mobiliser des moyens importants pour la mise à niveau de ses infrastructures, de ses équipements et de l'expertise de ses responsables. De nombreux audits ont été imposés à notre pays pour s'assurer de la conformité de son système avec les standards internationaux en matière de réglementation et de procédures. Ils ont tous été couronnés de succès, et ont permis à notre pays de disposer d'une aviation civile performante sur tous les plans. La supervision effectuée par la FAA américaine en

³ L'Office National Des Aéroports (ONDA). Voir www.onda.org.ma.

1996 a été la plus décisive pour la mise à niveau de la réglementation nationale dans les domaines de la sécurité et de la sûreté.

Il faut souligner que le point focal qui a permis de faire un usage optimal de toutes les ressources mobilisées, a toujours été le très bon esprit de cohésion qui animait les différents intervenants. Ce qui a abouti à bâtir un édifice solide capable de résister à toutes les contraintes qui lui étaient imposées.

Parallèlement aux efforts précités accomplis en matière de formation des ressources humaines, d'infrastructures et d'équipements, les différentes entités du secteur ont été confrontées et ont transcendé les nombreuses difficultés rencontrées dans l'exercice de leurs responsabilités respectives. Certaines étaient inhérentes aux incessants progrès technologiques qu'il fallait obligatoirement accompagner avec le peu de moyens financiers disponibles, d'autres procédaient d'incidents ou d'accidents assez courants, malheureusement, dans ce type d'activité. Ce qui est certain, c'est qu'à aucun moment il n'y a eu défaillance du système car, encore une fois, l'abnégation et l'esprit collégial ainsi que le militantisme des différents acteurs, ont contribué dans une large mesure à faire face avec succès à toutes les situations, fussent-elles critiques et souvent décisives.

Sans trop rentrer dans les détails ni prétendre à l'exhaustivité, il est utile de citer, même en vrac, les actions saillantes qui ont mis en évidence cette spécificité de l'aviation civile marocaine. Il s'agit notamment de :

- L'élaboration d'une réglementation nationale conforme aux standards internationaux.
- La sécurisation de l'espace aérien sous contrôle du Maroc y compris celui situé au-dessus de l'océan atlantique.
- La conclusion par négociations, souvent difficiles, d'accords aériens bilatéraux avec environ une soixantaine de pays.
- La gestion de certaines crises inhérentes au secteur ; incidents ou accidents techniques d'équipements ou d'aéronefs.
- Le maintien d'un haut niveau de performances du secteur, malgré une période d'austérité financière (application du Programme d'Ajustement Structurel).
- La promulgation de statuts particuliers de certaines catégories du personnel (contrôleurs aériens et techniciens).

- La création, par un effort de réflexion interne, de structures de gestion adéquates (Etablissements publics) de certaines activités sensibles : gestion de l'espace aérien et des aéroports, etc.
- L'intégration dans les organismes de coordination régionale, spécialement avec l'Europe, en adoptant les différentes phases de restructuration et d'harmonisation des procédures de contrôle des espaces aériens adjacents. Ce qui a permis à notre pays de préserver ses acquis en matière de délégation de responsabilité octroyée par l'OACI, et d'être assimilé de façon opérationnelle à l'espace aérien européen
- La mise en place de programmes nationaux et de structures de suivi en matière de supervision de la sécurité aéronautique (navigabilité des aéronefs et opérations aériennes) et de sûreté aéroportuaire, certifiés et reconnus par divers organismes nationaux et internationaux
- L'encadrement, l'équipement et la gestion de l'activité aérienne dans les provinces sahariennes récupérées.
- La sécurisation de l'espace aérien sous contrôle du Maroc, y compris le réseau aérien au-dessous de l'océan Atlantique.
- La réglementation et la normalisation des relations entre les différents intervenants : administration, établissements publics et compagnie nationale de transport aérien.
- L'organisation de séminaires nationaux et régionaux pour la formation aux nouveaux concepts d'organisation et de fonctionnement du secteur
- La participation à divers forums internationaux et leur organisation à plusieurs reprises (présidence et animation d'une Assemblée Générale, aussi bien à l'OACI qu'à l'IATA et l'ACI)
- Les mises à niveaux successives de la réglementation nationale et des procédures de contrôle et de supervision
- La mise en place de structures de formation dans tous les domaines : instituts, académies, centres, simulateurs, etc.
- L'installation et l'entretien d'équipements sophistiqués divers : navigation aérienne, flotte aérienne et autres systèmes de communication.
- La réhabilitation, l'agrandissement et la construction d'aéroports équipés pour accueillir tous les types d'avions en circulation dans le monde.

Toutes ces opérations ont été réalisées avec succès et en application stricte des normes et recommandations édictées par les organismes internationaux compétents. Ce qui a conféré à notre pays un rôle de leader régional et de plateforme de rayonnement de l'aviation civile en Afrique et dans d'autres régions du monde.

L'image de marque acquise grâce au développement d'une véritable expertise nationale et à l'acquisition d'une grande expérience, a fait de notre pays un partenaire hautement apprécié en matière de conception des aéroports, d'organisation des espaces aériens, de maintenance des aéronefs et de formation.

Le rayonnement et la dynamique créée au sein des organismes en charge directe du fonctionnement du système, ont favorisé la création d'une industrie nationale par la création d'entreprises privées dans les domaines concernés : conception et construction des aéroports, fabrication et entretien des installations et équipements aéronautiques dans le cadre d'un partenariat dynamique avec l'industrie européenne (création de technopoles autour des principaux aéroports)

Partant d'une évaluation objective, l'OACI n'a pas hésité à ériger notre pays en plateforme de formation aux nouveaux concepts de gestion du secteur en y organisant un nombre important de séminaires régionaux, notamment sur les sujets suivants : libéralisation du transport aérien, utilisation des satellites pour le contrôle de la circulation aérienne, élaboration d'une mallette didactique pour la sûreté aéroportuaire, supervision de la navigabilité des aéronefs et des opérations aériennes, etc.

Il est également utile de rappeler que le système marocain de l'aviation civile a toujours réussi avec brio tous les examens auxquels il a été soumis soit par les accords aériens contractés soit par des organismes internationaux (OACI, IATA, ACI en particulier). Le mérite revient également à l'excellent soutien qui a été systématiquement et spontanément apporté par les partenaires nationaux sollicités, à savoir les institutions responsables des télécommunications, les Forces Royales Air, la Gendarmerie Royale, la Direction Générale de la Sûreté Nationale, l'Administration des Douanes, les Services de la Santé Publique, la Protection Civile, etc.

4^{ème} étape : L'après-2002

Qu'en est-il devenu depuis ? Seule l'histoire le dira peut-être un jour. En tout cas, force est de constater que le doute semble se propager dans les milieux décisionnels du secteur. La passivité, pour ne pas dire la panique, de l'Autorité de tutelle lors des grèves du PNT de la RAM est très significative de l'état d'esprit fragile qui s'est installé.

Des actions conjoncturelles sont solennellement annoncées. La communication porte surtout sur l'aspect commercial de l'activité pour la "coller" coûte que coûte à la politique d'expansion touristique où le transport aérien joue effectivement un rôle primordial, sinon décisif.

Les approches et les actions annoncées suffisent-elles à convaincre les usagers de l'espace aérien et des aéroports marocains de la crédibilité de notre système d'aviation civile ? Les effets d'annonce ont-ils un impact sur les responsables des compagnies aériennes qui, en vrais experts, prennent en considération des critères beaucoup plus significatifs quant à l'avenir de leur implication dans la desserte de notre pays ? L'enthousiasme affiché des responsables de façon disparate, ne semble en aucun cas effacer les inquiétudes manifestées de façon sporadique sur le terrain.

Suffit-il d'affirmer que notre pays libéralise l'accès de son espace aérien et privatise certaines activités sur ses aéroports pour espérer assurer un développement harmonieux du transport aérien au Maroc ?

En matière de libéralisation du ciel marocain, il y a lieu de rappeler qu'une véritable approche a été entamée depuis pratiquement 1998 (depuis l'adoption de ce concept en Europe), lorsque le Maroc a proposé un projet dans ce sens à son partenaire principal, à savoir l'Union Européenne, vers laquelle est orienté environ 70% de son trafic aérien. A signaler, toutefois, que l'intégration de l'espace aérien marocain dans l'espace européen, s'est faite dans le domaine des normes et procédures de navigation aérienne. L'aspect commercial n'a jamais pu être concrétisé compte tenu des réticences, pour ne pas dire du refus, de la Commission Européenne pour des considérations de stratégie générale vis-à-vis des pays non membres de l'UE. Pour pallier à cette attitude négative, des accords bilatéraux plus libéraux ont été conclus séparément

avec certains pays européens, toutes les fois où ils ont estimé qu'il était de leur intérêt d'adopter une telle politique. Le fait établi depuis cette époque, est que le Maroc, après une série de mesures de mise à niveau de son système d'aviation civile, a toujours demandé la levée des restrictions imposées par les accords bilatéraux classiques pour accompagner les efforts entrepris pour le développement aussi bien du tourisme que des exportations de marchandises.

Par ailleurs, lorsque le Maroc a été sollicité par l'Administration Fédérale Américaine (FAA) de l'aviation civile, un accord de « Ciel Ouvert »⁴ a été conclu avec ce pays en octobre 2000. Ce n'est malheureusement pas pour autant que les aéroports marocains ont reçu des avions américains. Cela s'explique par des raisons extra-aéronautiques car le système économique marocain ne remplit pas les conditions exigées (exemple : libéralisation du transport terrestre voyageurs et marchandises, ainsi que l'inapplicabilité de la loi sur la concurrence).

Moralité : il ne suffit pas de décréter l'ouverture du ciel pour espérer développer l'activité aérienne. D'autres mesures extra-aéronautiques sont nécessaires pour atteindre cet objectif. L'Administration de l'Aviation Civile n'a rien à se reprocher dans cette affaire.

Tout cela pour signaler qu'il ne suffit pas d'autoriser de nouvelles compagnies « Charter » à desservir, conjoncturellement, des aéroports autres que ceux traditionnellement fréquentés par des Charters, pour clamer haut et fort qu'il y a innovation en la matière par rapport à la situation antérieure. Les satisfecit distribués çà et là ne leurreront personne. Certaines opérations menées tambours battants n'ont pas fait long feu. L'exemple de la desserte de Fès et son épilogue se passent de commentaires. Les initiés comprendront cette allusion. Aux responsables d'en tirer les conclusions qui s'imposent.

C'est également le cas de l'initiative concrétisée par la création d'une compagnie « charter » dépendant entièrement de la Compagnie Nationale. Il faut souhaiter plein courage à ses dirigeants et leur garantir toutes les aides possibles pour lui assurer développement et pérennité.

⁴ En anglais : « Open Sky ».

Par ailleurs, des indices perceptibles n'augurent, malheureusement, de rien de constructif et de rassurant, compte tenu du recul constaté dans le fonctionnement de certaines structures.

Les différentes entités en charge du secteur, semblent de plus en plus livrées à elles-mêmes. La coordination, élément-clé dans la marche de cette activité, semble faire cruellement défaut. La structure de régulation de l'autorité de tutelle, dont le rôle est fondamental, s'effrite graduellement. Qu'en est-il de l'inspection de la Sécurité aéronautique mise sur pieds en 1997 sur des bases solides en ressources humaines et en matériel performant ? Que sont devenus les ingénieurs spécialement recrutés et formés pour en constituer l'élément moteur et de développement ?

Il est à craindre, s'il n'y a pas un sursaut salvateur des pouvoirs publics, que la situation n'entraîne une diminution de la qualité de la supervision des standards de fonctionnement et, par voie de conséquence, une perturbation de l'activité économique liée ou dépendante du transport aérien.

C'est avec l'objectif de susciter cette réaction que l'appel est lancé à une brève "plongée" dans les origines récentes de l'aviation civile marocaine en vue d'éclairer utilement notre actualité, et tenir en éveil la conscience des responsables de ce secteur à tous les niveaux.

La brève rétrospective proposée vise également à constituer un miroir où les responsables actuels doivent considérer, à leur juste valeur, les efforts consentis par leurs aînés, pour avoir l'énergie et la foi nécessaires pour poursuivre le chemin tracé en vue de consolider et de rentabiliser au mieux le formidable patrimoine collectif réalisé et accumulé des années durant.

La tâche est largement facilitée par l'existence d'une situation plus claire que durant les années de démarrage, d'adaptation et de réhabilitation, en raison notamment des acquis suivants :

- Les missions de chaque entité, ont été clairement identifiées et réglementées. L'administration a considérablement renforcé ses structures pour exercer son rôle de régulateur et de superviseur

de l'activité. Il suffit de consolider son autonomie de décision, et de lui octroyer un budget consistant et d'une autonomie de décision telle que stipulé par l'OACI. L'ONDA, en tant que prestataire de services, dispose de moyens matériels et humains suffisants pour maintenir et même développer les infrastructures, les équipements et les ressources humaines nécessaires à une exploitation optimale des aéroports et de l'espace aérien. La compagnie nationale RAM, bien que ne détenant plus de monopole, continue de jouer son rôle de promoteur des échanges entre le Maroc et une grande partie du monde.

- Les difficultés exogènes, pour ne pas dire les entraves, qui ont ralenti pendant longtemps l'évolution du secteur ont pratiquement disparu.
- Un arsenal juridique et des structures conformes aux normes et recommandations des organisations internationales compétentes ont été élaborés et promulgués par les instances gouvernementales concernées, et consignés dans une réglementation nationale en harmonie avec les engagements internationaux pris par le Maroc.
- Les structures de formation pluridisciplinaire existantes disposent de tous les moyens pour la mise à jour des compétences des cadres nationaux.
- Les équipements et matériels aéronautiques, ainsi que les infrastructures, sont d'un niveau qui n'a rien à envier aux pays les plus avancés dans le domaine.

On peut honnêtement résumer la situation laissée en 2002 ainsi qu'il suit :

- Le secteur fonctionne en parfaite harmonie avec les standards internationaux : ce qui lui a permis d'obtenir des certifications de confiance délivrés par des organismes internationaux notoirement connus.

- Les structures travaillant selon un principe de répartition des tâches, établi de façon volontariste et collégiale : l'Administration remplit son rôle de tutelle positive à la satisfaction exprimée maintes fois par les opérateurs directement impliqués dans la gestion quotidienne et courante des aéroports, des compagnies aériennes et de l'espace aérien.
- Les fonctions de sécurité et de sûreté de l'aviation Civile sont organisées par des arrêtés du Ministère en charge du secteur et, par voie de conséquence, soumises au contrôle permanent de l'Etat. C'est ainsi que, en ce qui concerne les aéroports, des arrêtés fixent les procédures à suivre et les contrôles systématiques à exercer sur l'Autorité aéroportuaire dans les domaines qui lui ont été délégués par l'Etat à savoir : le contrôle du trafic aérien, la sûreté aéroportuaire et la maintenance des équipements de radionavigation et de communication.
- Une réglementation très précise régit les relations Etat-Compagnies Aériennes dans les domaines de la navigabilité des aéronefs et des opérations aériennes (notamment la formation et le suivi de la carrière des pilotes, des mécaniciens et du personnel commercial de bord, ainsi que la maintenance des aéronefs). Des visites de supervision sont diligentées, selon une périodicité bien déterminée, par des inspecteurs de l'Autorité de tutelle, agréés par des organisations internationales ; des comptes-rendus circonstanciés sont périodiquement rédigés ; ils comportent des recommandations dont la réalisation est nécessaire pour pallier aux lacunes constatées. Une harmonie quasi parfaite s'est établie entre les différents intervenants. Ce qui a conféré au système de l'aviation Civile au Maroc une notoriété reconnue tant sur le plan régional qu'international.
- La compétence des experts était consolidée par des stages périodiques organisés soit au Maroc soit à l'étranger. Nos cadres ont, à plusieurs reprises, été sollicités par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ou par des Etats amis, pour encadrer des stages de formation spécifique dans divers domaines en relation avec la sécurité et la sûreté de l'aviation civile. Des missions leur ont également été confiées pour

superviser par délégation les systèmes de certains pays étrangers.

- La parfaite symbiose créée avec les autres services de l'Etat en relation avec l'aviation Civile (Armée de l'Air, Gendarmerie, Police, Protection Civile, Douanes, PTT, Santé etc.) a toujours constituée le point fort du système marocain. Des conventions de partenariat étaient établies avec tous les corps d'Etat concernés.
- L'efficacité du système a été prouvée avec succès à plusieurs reprises, notamment après les événements du 11 Septembre 2001 aux Etats-Unis d'Amérique. Ce n'est sûrement pas par hasard ni par complaisance que notre Compagnie nationale RAM a été l'une des premières compagnies étrangères à obtenir l'autorisation des Autorités américaines pour desservir l'aéroport de New York quelques jours à peine après cette tragédie. Les diverses inspections effectuées au Maroc avant l'obtention de l'autorisation d'atterrissage ont porté sur tous les aspects de la sécurité et de la sûreté de l'aviation Civile marocaine. Les résultats très probants ont montré que le système marocain fonctionnait selon des standards conformes aux plus exigeantes des normes en la matière .et c'est sans aucune restriction pénalisante que la RAM a repris sa desserte sur l'ensemble du continent américain (USA et Canada). C'est un acte très significatif et qui n'est pas passé inaperçu dans les divers forums internationaux où le Maroc a été cité parmi les pays disposant d'un système d'aviation civile performant.
- La constitution d'équipes multidisciplinaires spécialisées qui ont contribué à faire connaître le savoir-faire des experts marocains en matière de maintenance des équipements et des aéronefs, ainsi que de la conception et de la construction des aéroports. Ce qui a permis à notre pays de promouvoir une coopération concrète avec certains pays amis en Afrique et au Moyen-Orient (Cas de l'aéroport de Ghaza en Palestine).
- La création d'un environnement réglementaire propice à l'implantation au Maroc d'entreprises européennes et américaines spécialisées dans la fabrication et le montage de

pièces de rechange ainsi que dans la réparation des moteurs d'avions.

- L'encouragement et l'accompagnement des opérateurs nationaux dans leur coopération avec leurs homologues africains, particulièrement en matière de gestion de compagnies aériennes à capital mixte.

En somme le grand résultat de cette période, qui a vu une pression internationale accrue et une politique réformatrice active, fut sans conteste la consolidation d'un esprit communautaire marocain dans le secteur, à l'instar de celui traditionnel qui donna au Maroc à travers les siècles et dans plusieurs domaines, une situation spécifique au Nord-ouest de l'Afrique.

C'est dire qu'aucune circonstance atténuante ne peut être invoquée pour justifier un éventuel retour en arrière. L'environnement international dans lequel notre aviation civile évolue, ne permet plus aucune tergiversation. Les enjeux sont trop importants pour se permettre le moindre relâchement. Des situations conflictuelles sont inévitables dans un secteur aussi évolutif et fragile, mais il faut savoir garder le cap en nourrissant constamment la mobilisation de tous les acteurs, et en renforçant les moyens réglementaires de régulation, de supervision et de contrôle des éléments constitutifs essentiels, à savoir la sécurité, la sûreté et la régularité de l'aviation civile.

La stratégie de levée progressive des restrictions et d'ouverture par paliers du trafic aérien, doit continuer à être appliquée dans un esprit de concertation et de vigilance par tous les acteurs concernés. Le rôle moteur de l'administration doit continuer à être renforcé pour veiller à la cohérence d'ensemble des démarches.

Les organismes internationaux ont toujours recommandé cette approche. Ils préconisent instamment l'octroi d'une autonomie aux instances de gestion pour leur permettre de jouer le rôle efficace que nécessite l'exercice de leur mission régaliennne de régulation et de contrôle avec célérité, vigilance et efficience.

Les organismes en charge actuellement du secteur, devraient avoir la possibilité de recourir à certaines prestations en utilisant l'expérience des anciens cadres mis, pour la plupart d'entre eux, en retraite administrative, alors qu'ils sont encore redevables à l'Etat pour tous les efforts gigantesques consentis pour leur formation.

Les pouvoirs publics devraient étudier sérieusement cette éventualité pour susciter la création d'entités de consultation, à l'instar de ce qui est réalisé un peu partout dans le monde. Le recours aux bureaux d'études et autres organismes étrangers d'expertise ne devrait se faire qu'après avoir épuisé l'apport des potentialités nationales, où qu'elles se trouvent, en puisant en dehors des structures administratives existantes. Un sondage partiel et désintéressé effectué auprès d'anciens cadres et techniciens, a fait ressortir une envie de répondre spontanément à cet éventuel et espéré appel des organismes gouvernementaux concernés. L'appel est donc lancé et à bon entendeur, salut !!

Par ailleurs, et de façon urgente, une structure consultative devrait être mise en place sur le plan national pour définir la meilleure approche à adopter pour faire face à la problématique de la libéralisation du transport aérien. Certaines déclarations et, même, certaines décisions annoncées, ne nous semblent pas opportunes. La preuve réside dans les réactions contradictoires signalées ces derniers temps par les médias nationaux. Pourtant, une panoplie d'études ou de pré-études ont été élaborées avec l'aide de l'Union Européenne, et même de la Banque Mondiale. Le chemin était tracé pour parachever le processus enclenché de façon solennelle en 1997. Qu'il s'agisse de libéralisation du transport aérien ou de privatisation éventuelle des aéroports ou de certaines activités qui s'y exercent, tout un ensemble de documents ont été élaborés et validés. Il suffisait d'appliquer les dispositions suggérées selon le calendrier coordonné et harmonisé qui a été établi pour répondre aux exigences des usagers du transport aérien.

Les bases nécessaires pour réussir dans ce domaine ont été posées. Leur évolution ne devrait poser aucune difficulté majeure pour aboutir à une solution satisfaisante pour tout le monde et surtout dans l'intérêt bien compris de l'économie nationale. L'aspect législatif ne devrait poser aucune difficulté : la représentation nationale a toujours exprimé son support à ce secteur à travers les recommandations émises lors des

diverses rencontres au parlement ou lors des visites effectuées sur le terrain . En analysant les expériences réalisées dans les pays précurseurs en la matière, on s'apercevra, aisément, que tous les ingrédients existent au Maroc pour mettre en œuvre un modèle qui répondra de façon optimale aux besoins du pays. Il est impératif, pour se faire, de maintenir l'esprit de concertation qui a permis, jusqu'à un passé récent, de transcender des difficultés beaucoup plus importantes ; telle n'est, malheureusement, pas la situation qui prévaut en ce moment. Un début d'effritement est même palpable. Un sentiment de démobilisation semble même se propager parmi les principaux acteurs du secteur. Cette impression se dégage des échos périodiquement véhiculés par certains médias. La cohésion de l'édifice bâti depuis longtemps semble être en difficulté. Certains opérateurs encore actifs en témoignent et l'expriment avec dépit. Ce qui ne présage rien de bon.

Depuis le début de l'année 2003, le transport aérien est sur la sellette. Il serait responsable de tous les maux dont souffrent aussi bien le tourisme que le secteur des exportations. D'aucuns sont allés même jusqu'à affirmer qu'ils ont hérité d'un secteur désagrégé et mal organisé. Chacun y va de sa théorie en s'appuyant systématiquement sur, semble-il, une expertise étrangère, tout en reniant systématiquement les apports des experts marocains qui ont pourtant prouvé, tout au long de leur vie professionnelle, toute leur compétence en matière de gestion et de stratégie de développement de ce secteur.

Les responsables semblent oublier ou ignorer que l'expérience acquise au sein de l'administration marocaine, a permis à plusieurs cadres nationaux d'intégrer des organismes internationaux de renom, à l'instar de l'OACI où des marocains occupent des postes importants, particulièrement à la tête de la Direction du Transport Aérien. D'autres occupent des postes stratégiques remarquables chez les plus importants constructeurs d'aéronefs aussi bien en Europe qu'en Amérique. Les organismes régionaux, à l'instar de la Commission Arabe de l'Aviation Civile, regorgent de cadres nationaux. Toutes ces potentialités, malgré leurs lourdes responsabilités, ont toujours manifesté leur disponibilité pour aider leur administration d'origine. Pourvu que celle-ci se donne la peine de les solliciter.

Les autres cadres qui, pour des raisons diverses, n'ont pas voulu se recycler dans d'autres activités privées et qui mènent une vie paisible de

retraités, ne refuseront sûrement pas d'apporter leur contribution à l'achèvement sinon au maintien de l'œuvre qu'ils ont initiée et développée tout au long de leur carrière. Ensemble, ils souhaiteraient être dignes du sermon qu'ils ont prêté de rester au service de leur secteur jusqu'à la fin de leurs jours, en ayant une pensée de reconnaissance vis-à-vis de ceux qui ont quitté définitivement la famille de l'Aviation Civile alors qu'ils étaient au cœur du combat pour sa construction.

Néanmoins, force est de constater qu'une telle initiative ne pourrait peut-être pas émaner de ceux qui ont été érigés en décideurs dans ce secteur. La preuve en est l'expression d'une ingratitude manifeste à l'encontre de tous ceux qui ont, pour des raisons administratives ou autres, cessés leur activité opérationnelle. Comment peut-on interpréter le comportement de certains dirigeants, aussi bien au niveau de l'administration que de celui des établissements publics ou sociétés d'Etat qui ne font plus preuve d'aucune attention vis-à-vis de leurs anciens collègues ou collaborateurs. S'il est logique que certains privilèges liés à l'exercice d'une fonction disparaissent, il n'est pas compréhensible que des personnes, hier adulées et respectées, ne bénéficient d'aucune considération même d'ordre moral. Pourtant des occasions se présentent très souvent pour avoir une pensée reconfortante et peut être utile vis-à-vis de ceux qui ont consacré la grande partie de leur vie au fonctionnement de ce secteur. Le système ne réagit malheureusement pas de cette façon. Il est presque utopique de croire à une éventuelle réaction endogène pour rectifier le tir. Heureusement que l'expérience acquise et la confrontation avec des événements souvent saugrenus, ont forgé l'esprit de témérité et de patience qui a toujours été l'apanage des personnes qui ont travaillé dans ce secteur. L'esprit de famille et de tolérance qui a permis de transcender toutes les difficultés rencontrées dans l'exercice de missions, pour la plupart dangereuses, a perdu ses fondements. L'individualisme semble prendre le dessus. Il ne présage de rien de bon pour l'avenir du transport aérien dans notre pays.

Ces constatations peuvent paraître subjectives et non fondées sur une argumentation concrète. Rien non plus ne peut être avancé pour rassurer tous ceux dont le sang est infecté par un virus appelé "Aviation Civile", sur le devenir de ce qui a constitué leur souci majeur durant la plus grande partie de leur vie.

Il existe, malheureusement, beaucoup d'exemples où le sentiment précité s'est illustré de façon inconsidérée. Que de manifestations technico-mondaines ont été organisées sans jamais y convier les anciens ! Que de forums ou séminaires ou inaugurations diverses ont été tenus, sans avoir à aucun moment daigné y impliquer certains cadres qui ont prouvé dans un passé récent qu'ils étaient capables de diriger des débats très importants sur les triples plans national, régional et international !

Le recours systématique à l'expertise étrangère sans se soucier, à aucun moment, de ce qui est disponible sur le plan national, est simplement déconcertant. Ce comportement devrait être combattu par tous les moyens.

II. Récapitulatif :

L'activité aérienne a commencé au Maroc à l'ère des pionniers européens pour des raisons de commodités militaires et d'exploitation des territoires sous tutelle des puissances coloniales, et ce depuis le début du 20^{ème} siècle.

Les infrastructures, les équipements et le personnel d'utilisation et de maintenance ne répondaient qu'aux exigences élémentaires de sécurité d'usagers chargés de missions dites de « pacification », réalisées par des personnalités courageuses et clairvoyantes qui ont réussi à ouvrir au continent africain les avantages que l'exploitation de l'avion pouvait lui apporter.

L'expérimentation et, par voie de conséquence, le développement de cette activité au Maroc n'a donc pu se faire qu'à cause de l'agitation importante de la population lors de ladite période.

La concurrence entre les constructeurs d'aéronefs, souvent parties prenantes dans les compagnies aériennes établies pour répondre à des besoins nouveaux, et les luttes d'influence où s'affrontent ministères, pilotes et hommes politiques en Europe, créent une atmosphère de compétition permanente où l'entraide fait figure d'exception.

Les militaires, dès le début, ont reçu parmi leurs missions celle d'établir l'infrastructure des futures lignes commerciales. En même temps, ils ont assuré l'exploitation en attendant le relais de l'initiative civile, étatique ou privée. Les vols sportifs ou personnels, entrepris sous le patronage de telle ou telle entreprise de transport aérien en voie de formation, bénéficiaient souvent des facilités offertes par l'aéronautique militaire, tant pour l'entretien des appareils que pour la fourniture gratuite de carburant et de lubrifiants. Ce mélange des genres a favorisé la création d'un département ministériel qui groupait, sous la même tutelle de l'Armée de l'Air, les constructeurs aéronautiques et l'Aviation Civile, qu'elle soit privée ou commerciale.

L'évolution naturelle de ce phénomène, au fil du temps, ainsi que la stabilité des systèmes politiques et économiques, ont favorisé

l'établissement de dessertes commerciales régulières imposant une réglementation minimale et des infrastructures et équipements standards et suffisant pour assurer la sécurité de la navigation aérienne.

Les expériences entreprises dans d'autres régions du monde, ont abouti à la création d'une institution mondiale, en 1944, en charge de la réglementation et de la normalisation de l'activité du transport aérien. C'est la naissance de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

La période d'après la deuxième guerre mondiale, a été celle de la consolidation des acquis technologiques, de la généralisation de l'activité et de sa normalisation.

C'est le résultat des efforts déployés par l'Etat français pendant la période du Protectorat du Maroc, que l'administration nationale a recueilli, juste après le recouvrement de l'indépendance. Le caractère hautement technologique de l'activité et l'inexpérimentation, pour ne pas dire l'inexistence, de cadres nationaux compétents, ont justifié, par pragmatisme, la dépendance du secteur de l'administration vis à vis des ex-autorités coloniales, jusqu'en 1961-62.

La première période a consisté, comme cela a été signalé plus haut, à une adaptation des structures nationales aux réalités héritées d'un passé récent.

La création d'un transporteur commercial entièrement financé par l'Etat en partenariat avec le transporteur national français, et sa transformation en 1957 en compagnie nationale, a engendré des contraintes obligeant le gouvernement marocain nouvellement mis en place, à consentir des efforts financiers gigantesques pour la construction et la réhabilitation des plates-formes aéroportuaires, l'installation de stations radio électriques, certaines avec goniométrie protégée des effets de nuit, et des stations météo assurant la possibilité de vol de nuit et détectant les tempêtes de sable préjudiciables aux moteurs et interdisant une navigation à vue à basse altitude. C'est en définitive le système dont a hérité l'administration marocaine. C'est également le premier défi que rencontre la jeune génération de cadres nationaux appelés, d'une part, à relever leurs homologues étrangers (très anciens et compétents), et,

d'autre part, à développer le secteur dans sa phase d'évolution la plus significative sur le plan mondial.

La formation des cadres et techniciens n'a réellement commencé qu'à cette période. Il était évident que le personnel formé ne pouvait donner la pleine mesure de ses moyens, qu'après une période importante d'apprentissage et d'accumulation des expériences. Les écueils ne manquaient pas. De plus, les premières promotions issues, en majorité, d'écoles ou d'instituts étrangers, étaient naturellement et spontanément attirées par des postes administratifs de responsabilité au sein des services centraux, particulièrement à Rabat. Peu de personnes étaient intéressées par l'exercice au niveau des centres opérationnels techniques ou sur les terrains d'aviation. C'est ce qui a justifié la présence de techniciens étrangers jusqu'en 1971, date où la marocanisation de tous les postes de gestion et d'exécution a été intégralement réalisée.

Toute personne censée pourra aisément mesurer la somme d'efforts et de sacrifices déployés, non seulement pour s'adapter à ce système tellement sophistiqué, mais également pour le développer et l'harmoniser à l'évolution technologique fulgurante que le transport aérien a déjà commencé à connaître à cette époque.

Dieu merci, force est de constater que le pari a été gagné. Le récit, même fragmentaire, qui a été décrit plus haut, en est l'illustration la plus parfaite. Ajoutés à cela que les cadres nouvellement sortis des grandes écoles européennes, ont rencontré des difficultés dans l'exercice de leurs prérogatives. Leur présence dérangeait à double titre ; d'abord, au niveau des services centraux où ils étaient considérés comme des trublions incompetents et susceptibles de déstabiliser la marche, somme toute satisfaisante, du système, assurée sous l'autorité des cadres étrangers. D'autre part, sur le terrain opérationnel, car les techniciens étrangers pensaient, égoïstement et objectivement, que la réussite de leurs collègues marocains signifiait ipso facto leur départ vers la Métropole.

Cette situation, apparemment saugrenue, a donné naissance à une motivation, d'un genre nouveau loin de toute considération matérielle, des jeunes générations appelées à gérer le système dans toutes ces composantes. Le haut degré de connaissance professionnelle acquis sur

le terrain, a permis de transcender, avec abnégation, tous les obstacles dans un élan de solidarité et de complémentarité sans précédent. Ce qui a permis de construire la « maison » de l'aviation civile marocaine sur des bases solides, paisibles et pérennes.

En effet, le système national d'aviation civile, a accumulé des atouts majeurs réalisés à force de sacrifices et de moyens gigantesques consentis depuis le recouvrement de l'indépendance du pays, surtout en infrastructures et en équipements, en plus des acquis en matière de savoir-faire.

La construction, par paliers successifs, adoptée depuis la prise en main du secteur par les autorités marocaines, a été menée en conformité et en parfaite harmonie avec l'évolution de l'activité sur le plan mondial. Le Maroc, en dépit de la modestie de ses moyens financiers, a toujours contribué à la prise des grandes décisions en ce qui concerne la mise en œuvre des nouveaux concepts de gestion, sur les doubles plans, administrative et technique. Un nombre impressionnant et remarquable de forums et de séminaires, a été organisé à cet effet au sein des diverses structures de l'aviation nationale. Notre pays a même été érigé en centre régional d'étude et de diffusion des nouveaux principes de gestion.

Nos ressources humaines, nos infrastructures, nos équipements et nos centres de formation ont toujours suscité l'admiration de nos partenaires contractuels ainsi que des organisations régionales ou internationales.

L'assise juridique et réglementaire de nos structures de gestion, a toujours été parfaitement conforme à la réglementation internationale en vigueur.

Nos procédures de supervision et de contrôle de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile sont identiques à celles en vigueur dans le monde. Les diverses certifications acquises placent notre pays parmi les nations les plus avancées dans le secteur.

Ceci ne constitue qu'un bref constat. Il ne prétend nullement pas à l'exhaustivité. La liste des réalisations est trop longue. Il serait utopique de se lancer dans l'énumération de toutes les caractéristiques de notre système d'aviation civile.

D'aucuns rétorqueront que cela ne constitue, somme toute, que l'accomplissement normal d'une mission dévolue à notre pays. Nous ne disons pas le contraire. Mais nous estimons qu'il s'est avéré utile de le rappeler dans le sens et l'esprit de la citation " WA DAKKIR INNA DIKRA TANFAA AL MOUMININ"

III. Epilogue :

Que suggère-t-on alors pour poursuivre et consolider l'évolution de ce secteur ?

A notre modeste avis, et avec le recul imposé par le temps, les axes d'efforts à prospecter et à approfondir se résument comme suit :

1- D'abord au niveau de l'administration centrale :

- La doter d'une autonomie de gestion et d'un pouvoir réel et total de décision pour lui permettre d'accomplir sa mission de régulateur du système en toute liberté, surtout à un moment crucial caractérisé par une libéralisation totale annoncée du secteur. Des moyens financiers devraient lui être attribués par une restitution d'une partie des ressources générées par le secteur, précisément en matière de redevances de survol (actuellement versées entièrement à l'ONDA).
- Réaménager ses structures administratives pour les rendre plus efficaces et les adapter au nouveau paysage aéronautique national.
- Permettre à son personnel de contribuer temporairement à l'encadrement de certaines missions de consultations au sein d'organismes privés nationaux particulièrement lorsqu'il s'agit de répondre aux sollicitations de certains Etats étrangers.

2- Au niveau de l'ONDA :

- Recentrer ses missions sur son rôle de prestataire de services tel que précisées dans les documents pertinents de l'OACI.
- Revoir en conséquence sa structure juridique en l'adaptant aux exigences présentes et à venir en matière de libéralisation, privatisation et de coopération étrangère.
- Renforcer les pouvoirs de son conseil d'administration.

3- Au niveau de la Compagnie Nationale RAM : Réduire l'emprise de l'Etat. L'administration, en devenant le régulateur du marché, ne doit plus être cet autocrate qui décide souverainement de ce qui est bon pour le client et pour la compagnie aérienne. Revoir en conséquence :

- La structure de son capital en augmentant, de façon raisonnable, la part du secteur privé.
- La composition de son conseil d'administration pour le rendre plus opérationnel.
- Réduire ou supprimer complètement l'obligation de service public imposée à la compagnie. Ce qui obligera celle-ci à abandonner le système pratiqué de péréquation où les profits réalisés sur certaines lignes compensent les pertes subies sur les autres. Il s'agit, en tous les cas, de procurer à notre transporteur national les meilleures garanties possibles d'une concurrence loyale, indispensable à sa survie et à l'accomplissement de la mission qui lui incombe en tant qu'opérateur économique à part entière.
- Continuer la politique d'externalisation de certaines tâches par l'implication d'autres opérateurs, nationaux ou étrangers particulièrement au niveau de la maintenance et de la formation.

4- Au niveau des autres compagnies nationales :

- Harmoniser leurs réseaux de dessertes avec celui de la compagnie nationale RAM dans le sens d'une plus grande complémentarité aussi bien sur le plan national qu'international.
- Etablir un partenariat de complémentarité entre la RAM et les autres opérateurs particulièrement dans l'activité "charter" ou « low cost »

5- Au niveau des structures institutionnelles :

- Créer un Conseil National de l'Air, regroupant les anciens experts, toutes catégories confondues, pour leur permettre d'émettre un avis consultatif sur tous les aspects relatifs à leur spécialisation.

6- Au niveau de la formation :

- Pourvoir les structures de gestion du secteur, de cadres de formation aéronautique, en nombre suffisant pour assurer la continuité et le développement du transport aérien national.

En définitive, l'objectif recherché par l'élaboration succincte et la publication de cette analyse n'est pas de louer, même implicitement, la génération qui a pris en charge et qui a conduit à bon port l'aviation civile dans notre pays, mais plutôt, et essentiellement, de susciter une plus grande prise de conscience de l'importance et de la nécessité du renforcement du haut degré de vigilance et de solidarité indispensable à la consolidation et à la pérennité de ce secteur vital de l'économie nationale, surtout dans ses aspects sécuritaires. Des traditions ont été instituées pour maintenir les opérateurs en éveil permanent, chacun selon la spécificité de la corporation à laquelle il appartient. Des journées nationales fêtées annuellement commémoraient les événements qui ont jalonné la grande marche réalisée sur divers aspects de la gestion du secteur. Nous citons, à titre d'exemple, la célébration de la Journée Nationale du Contrôleur Aérien.

La Haute Sollicitude Royale a toujours été présente lors des différentes prises de décision importantes pour accompagner l'évolution fulgurante du transport aérien mondial.

La conjoncture difficile que traverse ce dernier, exige des responsables plus de vigilance, de cohésion et de mobilisation, ainsi qu'une répartition judicieuse et optimale des prérogatives de chaque entité, conformément, non seulement aux recommandations des organismes internationaux concernés, mais également aux exigences de plus en plus sévères d'une concurrence acharnée, pour ne pas dire

sauvage, qui régit les relations entre les nombreux usagers du transport aérien.

L'appel est encore une fois lancé pour une plus grande mobilisation de toutes les potentialités nationales pour éviter, qu'à Dieu ne plaise, une régression fatale de ce secteur. Il s'agit surtout de se prémunir contre une éventuelle nécessité de retour en arrière en recourant à une assistance sous forme de gestion déléguée à un organisme étranger, pour le maintien de la conformité de notre système aux normes et standards internationaux. Des exemples existent, malheureusement, dans d'autres secteurs dans notre pays. La menace est latente et plausible. Elle mérite une analyse scrupuleuse et la mise en œuvre d'un plan d'actions d'envergure pour s'en prémunir.



Note de l'auteur

Natif de Boulemane en 1941, Mohamed MOUFID est ingénieur diplômé de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile Française depuis 1968.

Intégré à la Direction de l'Air du Ministère du Transport, il occupe plusieurs postes techniques avant d'accéder à la responsabilité de Directeur de l'Aviation Civile au Ministère des transports en 1984. Ayant atteint la limite d'âge de la retraite administrative, il a été maintenu pendant un an comme Conseiller Technique du Ministre des Transport, de septembre 2001 à novembre 2002.

Administrateur de la Royal Air Maroc (RAM) pendant 7 ans et de l'Office National Des Aéroports (ONDA) depuis sa création, il a également exercé une activité politique. Il a été élu député parlementaire de 1977 à 1983.

Actuellement disponible, il s'est assigné une mission d'initier un débat en vue de la reconstitution de l'histoire de l'Aviation Civile au Maroc avec comme idée de susciter la réaction d'autres cadres qui l'ont devancé ou qui ont partagé avec lui l'œuvre de la construction de la « maison » de l'Aviation Civile Marocaine. C'est également avec le souci de collecter les témoignages des opérateurs et partenaires ayant contribué, directement ou indirectement, à cette exaltante aventure. C'est enfin un hommage à ceux et à celles qui nous ont quitté pour rejoindre le Très Haut et qui ont consacré une grande partie de leur vie au développement de ce secteur vital de l'économie nationale.

Le travail réalisé ne constitue qu'une ébauche de ce qui devrait être accompli ultérieurement. Il n'aspire pas à l'exhaustivité et ne s'est inspiré d'aucune bibliographie. Il ne fait que refléter et transcrire la mémoire d'un acteur parmi tant d'autres qui cherche à semer un grain dans le vaste champ de l'Aviation Civile au Maroc avec l'espoir de le voir germer et produire une récolte d'idées. L'appel est donc lancé. Et à bon entendeur, salut !!