

Le salon du Maroc ne peut se faire sans le patronage du roi et la présence de la patrouille acrobatique locale, *La Marche verte*.

Marrakech Air show

A l'image des cigognes qui survolent gracieusement Marrakech, la ville rouge a accueilli une migration d'avions à l'occasion du salon aéronautique international qui s'est tenu sur l'aéroport militaire de Menara du 4 au 7 avril 2012.

Pour sa troisième édition, le *Marrakech Air show* s'est résolument positionné comme la vitrine aéronautique pour l'Afrique. Auparavant, trois salons se disputaient l'hégémonie pour ce continent. La Lybie détenait un quasi monopole pour l'aviation militaire. L'Egypte se concentrait avec succès sur l'aviation civile.

Genèse d'un salon

Mais le printemps arabe a bouleversé considérablement l'ordre établi. Les deux pays précités ont abandonné, du moins provisoirement, leurs prétentions dans le domaine des salons aéronautiques, offrant donc à Marrakech le privilège de devenir l'unique *show* en Afrique du Nord. Les organisateurs n'ont pas laissé passer cette chance et ont compris qu'ils devaient tout d'abord opérer un changement sémantique : la manifestation, qui s'appelait *Aero-Expo Marrakech*, a pris sa nouvelle dénomination pour souligner l'importance de l'événement. Le seul concurrent sur le continent noir se trouve à son extrémité australe. L'Afrique du Sud propose un très grand salon qui, en plus de ses liens historiques (même s'ils furent rompus pendant une période) avec les pays du Commonwealth intéresse principalement une quinzaine de





La force aérienne marocaine utilise encore de nombreux matériels français, comme ce *Mirage F-1* récemment modernisé ou cet Eurocopter *Panther*.



Lors du *Marrakech Air show*, c'est l'occasion pour l'aviation civile et militaire du pays d'exposer ses matériels, du Cap-10 au Canadair 415.

pays dans sa périphérie. L'immensité du continent et cette zone d'influence étonnamment limitée laisse un immense marché potentiel à son jeune concurrent du Nord.

Les organisateurs ont décidé d'exploiter ce filon et de se positionner comme « *La plateforme aéronautique africaine* ». L'acronyme PAA est d'ailleurs devenu un nom commun du jargon aéronautique. La combinaison des deux branches de l'aviation (civile et militaire) permet d'augmenter le nombre de présentations statiques et de gagner en notoriété. D'ailleurs de nombreuses délégations africaines avaient fait le déplacement. Gaël Pineau, le PDG du groupe International Exhibitions & Conferences (IEC – voir encadré) insiste sur ce point : « *Ce salon est destiné à l'Afrique et veut servir les besoins aéronautiques de ce continent. C'est la clé de notre succès car les flottes civiles africaines et celles des armées de l'air sont vieillissantes et doivent être remplacées* ». Cette réputation naissante du salon est le fruit d'une politique aéronautique volontariste de la part des autorités du royaume chérifien au cours du siècle dernier.

Tradition aéronautique

De grands noms de pilotes ont participé à l'éclosion et au développement de l'aviation au Maroc. L'aventure, commencée avec Latécoère qui a construit les fondations d'une tradition aéronautique, perdure jusqu'à aujourd'hui. Depuis le sultan Moulay Youssef, qui en 1912, a autorisé l'entrée de l'avion dans son royaume, les différents rois ont toujours soutenu ce domaine économique. L'actuel, Mohammed VI, poursuit l'œuvre de son père qui a énormément œuvré pour « marocaniser » l'aviation de son pays. Dans ce domaine, les monarques successifs surent être particulièrement fédérateurs. En conséquence, les industriels étrangers ont perçu les avantages que leur procurait le royaume chérifien. Le salon peut donc tirer un bénéfice de cette situation particulière et a fait évoluer sa stratégie au cours des ans. « *Il y a six ans, la première édition du salon concernait particulièrement les exposants en sous-traitance aéronautique. Puis nous avons décidé de mettre aussi l'emphase sur les présentations statiques des avions. Au cours de ces trois éditions, le salon a grandi en notoriété et s'est développé en augmentant de 25 % ses présentations d'une année sur l'autre. De deux-cents exposants et de cinquante avions, nous accueillons maintenant en 2012, trois-cents exposants et plus de cent-dix machines. Il faut savoir que nous sommes au niveau du développement où se trouvait Singapour il y a quelques années* » déclare Gaël Pineau. Cette progression reflète le développement du tissu industriel aéronautique marocain. Des entreprises viennent non seulement rechercher des coûts de production inférieurs à ceux pratiqués en Europe, mais aussi une expertise. « *Par exemple, Bombardier a décidé de venir s'installer au Maroc et a décidé de mettre en place une stratégie de maintenance à travers un réseau d'ateliers* » confirme M. Pineau.

Le Maroc possède un réseau d'écoles qui forment de manière professionnelle des ingénieurs, des pilotes, des mécaniciens, du personnel naviguant. De nombreux atouts existent pour faire prospérer ce salon aérien.

Présentations statiques et aériennes

Le *show* aérien de qualité présentait de nombreuses formations liées à l'armée marocaine. On a pu voir *La marche verte* qui est la patrouille de démonstration de la force aérienne royale du Maroc et par la même occasion la patrouille nationale officielle du pays. Avec ses *Cap-232* les pilotes font preuve d'une très grande dextérité et leur image de marque consiste à décoller et à commencer les exercices en ayant leurs avions attachés par des cordes. On peut en profiter pour citer Bernard Chabbert qui parle de ces avions dans *Aviasport* n° 685 du mois d'avril : « *celui-là était fabuleusement laqué de ce rouge profond de la patrouille* [Marche Verte], *une peinture superbe* ». Les bombardiers d'eau (Canadair et C-130) ont largué quelques tonnes d'eau sur la piste et ont agréablement rafraîchi l'atmosphère. Dans toutes les démonstrations aériennes, les pilotes marocains ont démontré une excellente maîtrise de leur machine. Il ne



Les pays du Golfe en sont pas très éloignés, d'où une présence de l'aviation d'affaires, tel ce Learjet, filiale du canadien Bombardier.



L'*Expedition 450* est particulièrement bien adapté à la topographie du continent africain.

faut pas oublier que nombre de ces pilotes et/ou leurs instructeurs sont passés sous la férule des moniteurs soit civils soit militaires français.

Les F-16 de la chasse marocaine et leur ravitailleur, dans un tonnerre de turbines, sont venus raser la piste. Il faut se souvenir que les Américains ont réussi à détrôner les Français et leur *Rafale* de ce marché. D'ailleurs l'USAF était très présente sur le tarmac de Menara en présentant deux F-15, un EC-145 et un C-130 en statique uniquement. Ces avions provenaient d'une base en Angleterre. Très avenants et accueillants, les pilotes américains présentaient les caractéristiques de leurs appareils. On sentait qu'ils souhaitaient offrir la meilleure image de leur pays et de leurs forces aériennes. Comme elles étaient à la maison, les forces marocaines ont présenté en statique une large gamme de leurs machines, du *Mirage F-1* modernisé en passant par l'*Alpha-jet*, le F-5E *Tiger* et un C-130 *Hercules* ainsi que toute une série d'hélicoptères (*Puma*, *Panther*, *Gazelle*, Bell 205 et 206).

Il est dommage que fort peu d'appareils de l'aviation générale aient fait le déplacement. Il faut cependant noter la présence de l'*Expedition 350* (voir *Aviasport* n° 674, mai 2011). Cet avion de brousse qui est parfaitement adapté au continent africain avec ses pistes sommaires avait fait le voyage depuis la Belgique pour tenter de décrocher quelques commandes.

Autrement, les grandes marques (Bombardier, Cessna (*Citation*), Learjet, Dassault, etc.) proposaient leurs machines de luxe. Certaines d'entre elles ont fait quelques « *flight tests* » pour des clients potentiels. Pilatus et le TBM-850 étaient aussi présents. On a aussi vu passer le PDG de Tecnam qui venait soutenir son équipe qui présentait le Tecnam P-2 006 et le système MRI (*Multisensor Reconnaissance and Identification*) qui est une plate-forme de surveillance aérienne maritime.

Le dernier jour fut ouvert au public et une foule compacte et enthousiaste est venue admirer les machines et surtout prendre des photos. Ce succès populaire, ajouté à des atouts industriels démontrés, présagent d'un développement important du salon. D'ailleurs d'après Gaël Pineau : « *La Chine prévoit de venir en force en 2014 pour la quatrième édition* ». On peut donc s'attendre à ce que le *show* de Marrakech qui, pour l'instant reste modeste, si on le compare aux grandes démonstrations aériennes européennes, prenne de l'ampleur dans les années à venir et atteigne les objectifs fixés par les organisateurs. Les cigognes vont avoir une concurrence migratoire sérieuse dans le futur !



L'US Air-Force a également fait le déplacement à Marrakech, comme en témoigne ce spectaculaire passage d'un Boeing KC-135 ravitailleur.

Pierre-Philippe REILLER,
photos de l'auteur

IEC

Basé à Casablanca, le responsable du salon, le groupe IEC (International Exhibitions & Conferences), spécialisé dans l'organisation de salons professionnels, est le propriétaire du *show* aérien.
Sous la direction de son PDG, Gaël Pineau, une équipe menée par Frédéric le Henaff, le commissaire général du salon, a organisé l'événement. Afin de mener à bien une entreprise d'une telle ampleur au Maroc, il est indispensable qu'IEC s'appuie sur le patronage du Roi, Mohammed VI, et qu'il bénéficie de la tutelle de différents ministères (armée, transport, etc.). D'ailleurs le premier ministre et son équipe ont participé à l'ouverture du salon. Frédéric le Henaff considère que ce salon a du potentiel : « *Si les autorités marocaines comprennent l'importance stratégique du salon, je pourrais en faire le Bourget de l'Afrique* ». Gaël Pineau a aussi bien perçu les capacités aéronautiques du pays : « *J'ai remarqué une évolution spectaculaire de l'esprit d'entreprise au Maroc au cours des dix dernières années. Dans le domaine aéronautique, on peut considérer qu'il existe une croissance annuelle à deux chiffres* » et il ajoute « *La France est un partenaire privilégié du Maroc et les Marocains comprennent les attentes françaises. C'est pour cela que de nombreuses entreprises délocalisent et viennent rechercher une main d'œuvre à forte valeur ajoutée, notamment dans les matériaux composites ou de synthèse. L'aéronautique est un des piliers du développement industriel du Maroc* ». A cet atout, s'ajoute un deuxième paramètre. La question fondamentale est de savoir qui va réussir à prendre le contrôle du marché aéronautique africain. De nombreux pays sont sur la liste : les USA, la Chine, l'Inde, l'Europe. Les organisateurs ont bien compris que le *show* de Marrakech peut tirer profit des capacités aéronautiques du Maroc et de la concurrence des grands Etats pour conquérir le marché du continent africain. En conséquence, ils vont œuvrer dans le futur pour que le *Marrakech Air show* devienne la porte d'entrée incontournable de l'aviation pour l'Afrique.
Si vous souhaitez obtenir plus de renseignements sur cette entreprise, le site Internet (www.iecmaroc.iecgroup.org) détaille toutes les activités du groupe IEC.