

République Algérienne Démocratique et Populaire

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche

Scientifique

جامعة سعد دحلب البلدية

Université SAAD Dahlab de Blida

كلية علوم المهندس

Faculté des Sciences de l'Ingénieur

قسم علم الطيران

Département de l'Aéronautique

**Projet de Fin d'Études En vue de l'Obtention du Diplôme D'Ingénieur
d'État en Aéronautique**

Spécialité : Navigation Aérienne.

Option : Opérations Aériennes.

Thème

*Etude de libéralisation du transport aérien et
proposition pour l'Algérie*

Présenté par :

*Zaoui Imane
Mecheri Aouicha*

Encadré par :

M^{ME} BEN KHEDDA

Session: 2010

Résumé :

Nous avons que le monde du transport aérien évolue d'une manière très rapide grâce à la concurrence et les politiques d'open sky ; et que l'Algérie devra s'inscrire dans cette évolution.

C'est dans ce contexte que nous allons déterminer dans ce modeste travail un plan de libéralisation du transport aérien en Algérie.

L'objectif donc est d'étudier la politique de libéralisation du transport aérien et ces impacts à travers le monde, afin de s'inspirer de l'expérience américaine et européenne pour proposer une stratégie de libéralisation du transport aérien algérien.

تلخيص:

نعلم جميعا أن عالم النقل الجوي يتطور بسرعة كبيرة بفضل المنافسة و سياسات السماء المفتوح , وأنه على الجزائر أن تسجل نفسها ضمن هاته التطورات .

و في هذا السياق سنقوم في هذا العمل المتواضع بتحديد خطة أو منهجية تتبعها الجزائر من أجل فتح مجالها الجوي . الهدف ادن هو دراسة هذه الظاهرة و وما خلقتة من نتائج على الصعيد العالمي من أجل الاستلهام من التجارب الأوروبية و الأمريكية على وجه الخصوص , حتى يتمنى لنا ترقية و تطوير النقل الجوي في الجزائر وجعله في متناول الجميع .

Abstract:

We know all that the world of the aerian transport evolves of a manner very rapid; thanks to the concurrence and policies of open sky; and that Algeria will have to register in this evolution.

In this context, we come to determine in this modest work a plan of liberalization of the aerial transport in Algeria.

The objective then is to study this phenomenon and those impacts through the world, in order to inspire of the American and European experience to develop the aerial Algerian transport and to give back him accessible and to the wear of everybody.

Remerciements

*Au terme de ce projet de fin d'étude, on tient à remercier, le Dieu
Miséricordieux qui nous a donné la force à achever cette
réalisation.*

*Nous exprimons notre plus grande reconnaissance et nos plus
vifs remerciements à notre promotrice : Mme. BEN Khedda
pour son soutien dans la direction du projet et pour avoir
guider ce travail en conjuguant habilement disponibilité, conseils
et critiques constructives.*

*Nous tenons aussi à remercier Mme. Bouruisse pour son
inestimable aide au niveau du ministère du transport et pour
ses précieux conseils.*

*Nous tenons à remercier également tout le corps professorats du
département d'aéronautique.*

*Nous exprimons nos remerciements aux membres du jury de
nous avoir honoré en acceptant de juger notre travail,*

*Enfin, que tous ceux et celles qui nous ont involontairement
oubliés et qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de
ce modeste travail, trouvent ici l'expression de notre gratitude.*

Dedicaces

Je dédie ce modeste travail à :

Ma mère, mon père que Dieu les garde et les préserve.

A mon trésor et ma vie Ala.

A mes deux chers frères Achraf et Nizar.

A mes chères sœurs Sanaa, Sihem, Karima

et leurs maris en particulier Hamdi.

A mes chers grands parents.

A mes tantes et mes oncles

A mes cousins et cousines en particulier :

*Amina, Sarah, Youness, Hicham, Houssin, Alaa, Nabila, Maroua
et Abir.*

*A mes amis de l'université de Médéa et ceux de l'université de
Blida.*

A tous mes proches et toute personne qui m'aime.

*A toute personne qui lit ce travail et tous persons passionnés de
l'aéronautique.*

Z.Imene

Dedicaces

Je dédie le présent travail :

*A mes très chers parents qui sont la source de mon éducation,
mon savoir et mes principes et qui m'ont soutenu pendant ce
long parcours.*

A ma mère (Hamida)

A mes très chers sœurs et frères pour leur soutien.

A mon binôme Imene et sa famille.

A tous les camarades de la promotion surtout mes amis.

A tous les gens que j'aime et dont je n'ai pas cité leurs noms.

M. Aouicha

Sommaire

Liste des figures

Liste des tableaux

Abréviations

Introduction générale.....11

Chapitre I La libéralisation du transport aérien dans le monde

I.1 Introduction14

I.2 Définition de la libéralisation du transport aérien15

I.3 la libéralisation internationale17

I.3.1 Avant la libéralisation : souveraineté nationale et accords bilatéraux.....17

I.3.1.1 La souveraineté nationale étendue au domaine aérien17

I.3.1.2 Les libertés de l'air19

I.3.1.3 Le contenu des accords bilatéraux24

I.4 la libéralisation au Etats-Unis25

I.4.1 Le mouvement Américains25

I.4.2 Conséquences de la déréglementation Américaine28

I.5 La libéralisation du transport aérien en Europe32

I.5.1 Résumés des plus importants événements qui ont précédé l'apparition de la libéralisation européenne.....32

I.5.1.1 Le Traité de Rome (1957)32

I.5.1.2 Initiatives variées (1975-1981)32

I.5.1.3 Les événements aux États-Unis et en Grande-Bretagne33

I.5.1.4 Le signal de départ : l'Acte Unique Européen (1986)34

I.5.1.5 La confirmation : l'arrêt « Nouvelles Frontières » (1986)34

I.5.2 les trois paquets de la libéralisation Européenne35

I.5.2.1 Le coup d'envoi : le premier paquet (1987)35

I.5.2.2 La transition : le deuxième paquet (1990)36

I.5.2.3 La généralisation : le troisième paquet(1993)37

I.5.2.3.1 L'analyse du troisième paquet37

I.6 Une libéralisation étendue aux partenaires de l'EEE et partiellement à la Suisse38

I.6.1 Espace Économique Européen : libéralisation sans réserves38

| | |
|--|----|
| I.6.1.1 La Suisse : une première étape | 38 |
| I.6.1.2 Norvège, Islande et Lichtenstein vs Suisse | 39 |
| I.6.1.3 Les territoires particuliers | 39 |
| Chapitre II Les conséquences de la libéralisation du transport aérien dans le monde | |
| II.1 Introduction | 40 |
| II.2 La concurrence..... | 40 |
| II.2.1 Les marchés ne sont pas extensibles à l’infini..... | 41 |
| II.2.2 Difficultés de la concurrence par les prix | 42 |
| II.2.3 La concurrence peut passer par des liaisons indirectes | 42 |
| II.2.4 La saturation des aéroports et l’absence de ciel unique | 43 |
| II.2.5 Développement de stratégies anti-concurrence par les compagnies..... | 43 |
| II.3 Entre Europe et Etats-Unis | 44 |
| II.4 Conséquences de la déréglementation en Europe | 44 |
| II.4.1 Les faillites de flag carriers : le cas de Sabena et Swissair | 45 |
| II.4.2 Les alliances aériennes mondiales | 46 |
| II.4.2.1 Origines des alliances | 47 |
| II.4.2.2 Caractéristiques des alliances aériennes | 48 |
| II.4.2.3 L’impact financier | 48 |
| II.4.2.4 Avantages et inconvénients des alliances | 49 |
| II.4.3 L’avènement du low-cost..... | 51 |
| II.4.3.1 Les origines | 52 |
| II.4.3.2 Comment elles fonctionnent ?..... | 53 |
| II.4.3.3 Menaces pour les compagnies traditionnelles | 54 |
| II.4.3.4 Vers des middle-cost ? | 56 |
| II.4.3.5 L’avenir pour les low-cost | 55 |
| II.5 Conclusion | 56 |
| Chapitre III La libéralisation du transport aérien aux pays maghrébins | |
| III.1 Introduction | 58 |
| III.2 Le Maroc | 58 |
| III.2.1 Les trois principaux acteurs de l’aviation marocaine..... | 58 |
| III.2.1.1 Le ministère des Infrastructures et des Transports..... | 58 |
| III.2.1.2 L’Office national des aéroports..... | 58 |
| III.2.1.3 Royal Air Maroc | 59 |
| III.2.2 Les étapes de la libéralisation Marocaine | 59 |

| | |
|---|----|
| VI.3.1 Les accords aériens conclus entre l'Algérie et les autres états européens..... | 82 |
| VI.3.2 Les accords aériens conclus entre l'Algérie et les pays maghrébins arabes et islamiques..... | 82 |
| VI.3.3 Les accords aériens conclus entre l'Algérie et les pays africains..... | 83 |
| VI.3.4 Les accords aériens conclus entre l'Algérie et les ex- pays de l'est | 83 |
| VI.3.5 Les nouvelles lignes aériennes | 84 |
| VI.4 l'Algérie en pré libéralisation | 84 |
| VI.5 situation de l'Algérie dans le transport aérien | 86 |
| VI.5.1 Peut-on parler de la libéralisation en Algérie ?..... | 88 |
| VI.5.2 La libéralisation du transport aérien à travers Air Algérie | 89 |
| VI.6 Conclusion | 90 |

Chapitre V Proposition de la libéralisation du transport aérien en Algérie

| | |
|---|-----|
| V.1 Introduction | 91 |
| V.2 Proposition d'une stratégie de libéralisation | 91 |
| V.2.1 Renégocier les accords aériens bilatéraux | 91 |
| V.2.2 stratégie de libéralisation avec les pays africains | 92 |
| V.2.3 La stratégie avec les pays arabes | 93 |
| V.2.4 Stratégie avec les pays Européens | 93 |
| V.2.5 Avec l'UMA | 93 |
| V.3 Proposition d'un plan de libéralisation en Algérie..... | 94 |
| V.3.1 La libéralisation nationale | 94 |
| V.3.2 La libéralisation internationale | 97 |
| V.3.3 Les trois paquets proposés | 98 |
| V.3.3.1 Le premier paquet | 98 |
| V.3.3.2 le deuxième paquet | 99 |
| V.3.3.3 le troisième paquet | 99 |
| V.4 Conclusion | 100 |

| | |
|---------------------------|-----|
| Conclusion Générale | 101 |
|---------------------------|-----|

Annexes

Bibliographie

Liste des figures

| | |
|--|----|
| Figure 1 : l'impact potentiel de la libéralisation sur la desserte des territoires..... | 11 |
| Figure I.1 : les libertés de l'air..... | 20 |
| Figure I.2 : les signataires de l'accord sur le transit international..... | 23 |
| Figure I.3: les libertés de l'air (version simplifiée)..... | 24 |
| Figure I.4: la toile des accords open-sky Etats-Unis..... | 25 |
| Figure I.5: Processus de renforcement de la concurrence engendré par la libéralisation..... | 29 |
| Figure I.6: Evolution du prix moyen d'un vol domestique sur le marché américain (Source : Laboratoire d'Economie et d'Econométrie de l'Aérien)..... | 30 |
| Figure I.7: Organisation du réseau sur la base de liaisons "point à point"..... | 31 |
| Figure I.8: Organisation du réseau sous la forme "hub and spokes"..... | 31 |
| Figure II.1 : concurrence directe vs concurrence indirecte..... | 41 |
| Figure II.2 : Evolution du chiffre d'affaires des compagnies fondatrices de Skyteam suite à leur entrée dans l'alliance (Données tirées des rapports annuels des compagnies)..... | 48 |
| Figure II.3 : Evolution du chiffre d'affaires des compagnies fondatrices d'Oneworld suite à leur entrée dans l'alliance (Données tirées des rapports annuels des compagnies)..... | 48 |
| Figure II.4 : Evolution du chiffre d'affaires des compagnies fondatrices de Star Alliance suite à leur entrée dans l'alliance (Données tirées des rapports annuels des compagnies)..... | 49 |
| Figure III.1 : création annuelle des nouvelles fréquences point à point..... | 71 |
| Figure V.1 : les aéroports d'Algérie..... | 96 |

Liste des tableaux

| | |
|---|----|
| Tableau I-1 : les liaisons européennes concernées par la libéralisation (situation 2006)..... | 40 |
| Tableau II-1: prix trajets directs vs trajets avec correspondance..... | 41 |
| Tableau II-2 : L'offre Air France depuis Paris Orly en nombre de vol..... | 45 |
| Tableau II-3 : Les avantages et les inconvénients des alliances..... | 52 |
| Tableau II-5 : Tableau comparatif entre le mode de fonctionnement des low-cost et celui des compagnies traditionnelles..... | 54 |
| Tableau VI-1 : Les accords aériens conclus entré l'Algérie et les autres états européens..... | 82 |
| Tableau VI-2 : Les accords aériens conclus entré l'Algérie et les pays maghrébins arabes et islamiques..... | 83 |
| Tableau VI-3 : Les accords aériens conclus entré l'Algérie et les pays africains..... | 84 |
| Tableau VI-4 : Les accords aériens conclus entré l'Algérie et les ex- pays de l'est..... | 84 |
| Tableau V.1 : Exemples de quelques fréquences parcourues par air Algérie (réseau national)..... | 97 |
| Tableau V.2 : Exemples de quelques tarifications de Air Algérie (réseau national) | 97 |
| Tableau V.3 : Exemples de quelques fréquences / tarifications de air Algérie (réseau international)..... | 98 |

ABREVIATIONS

| | |
|--------------------|--|
| ACAC: | Commission arabe de l'aviation civile. |
| AELE : | Association européenne de libre échange. |
| AOM : | Compagnie aérienne française. |
| ATM : | Gestion du trafic aérien. |
| CAB: | Civil aviation board. |
| CAFAC : | Constitution de la commission africaine de l'aviation civile. |
| CEE: | Communauté européenne économique. |
| CEJ : | Cour européenne de justice. |
| CRS: | Computer reservation system. |
| EEE : | Espace économique européen. |
| GDS: | Global distribution system. |
| IATA : | International Air transport association. |
| OACI : | Organisation de l'aviation civile internationale. |
| OCDE : | Organisation de coopération et de développement. |
| OMC : | Organisation mondiale du commerce. |
| ONA /ONDA : | Office national des aéroports. |
| ONDE : | Office national des aéroports. |
| ONU : | Organisation des nations unies. |
| OPS : | Obligations de service public. |
| PKT : | Passager au Kilomètre Transporté (nombre de passagers transportés, multiplié par le nombre de kilomètres parcourus). |
| RAM: | Royal Air Maroc. |
| SAS : | Scandinavie Airlines. |
| SESAR : | Single european sky ATM research. |
| TAP : | Transporteur aérien de Portugal. |
| TAT : | Groupe aérien. |
| TGV : | Train à grande vitesse. |
| TO : | Tour opérateur. |
| UE: | Union Européens. |

Liste d'abréviation

- UMA:** Union maghrébin.
USA: United States of America.
UTA : Union de transports aériens.
VP : villes Principales.
VS : villes secondaires.

Introduction

générale

Introduction générale

Pendant longtemps, divers secteurs d'activités, dont en particulier le transport aérien, furent contrôlés par les États, voire directement produits par eux. A ce titre, celui-ci reflétait à la fois les relations plus générales qu'avaient les territoires entre eux (relations économiques, politiques, post-migratoires,...) mais également les contraintes de la régulation publique qui pouvait imposer certaines dessertes ou modalités de dessertes au nom d'intérêts et objectifs variés : développement régional, positionnement international des pays, régions ou villes, soutien à l'activité diplomatique ou aux firmes nationales sur les marchés extérieurs, création d'emplois,...

Toutefois, les libéralisations du transport aérien ont largement remis en cause l'interventionnisme étatique des États dans de nombreux espaces, particulièrement aux États-Unis et en Europe. Par libéralisation, nous entendons, suivant Eberlein (1998 et 1999), un assouplissement voire un abolissement des restrictions de mise sur le marché, se traduisant dans le droit par une inévitable « démonopolisation », si monopole il y avait.

La libéralisation du transport aérien a créé une double rupture : d'une part, elle a offert aux compagnies communautaires le libre accès à quasiment tout le marché communautaire et libéré les prix ; d'autre part, elle interdit la plupart des financements publics auparavant très présents. Les conséquences en sont potentiellement importantes, ainsi que le laisse entrevoir l'organigramme ci-après (Figure 1). L'apparition de nouvelles compagnies peut théoriquement provoquer l'ouverture de nouvelles lignes et une concurrence accrue sur les lignes existantes. Les compagnies préexistantes sont tenues de s'adapter pour être rentables, quitte à supprimer des lignes, mais peuvent également être offensives et profiter des nouvelles libertés pour développer leur offre tant quantitativement (nombre de vols et de sièges) que spatialement (nombre de lignes opérées).

Enfin, l'interdiction des financements publics et la concurrence accrue peuvent provoquer des faillites et donc la disparition de certaines lignes, à moins que celles-ci ne soient reprises par les compagnies survivant aux bouleversements.

Introduction générale

On voit tout de suite que la libéralisation porte en elle deux germes opposés : un germe de croissance impliquant un renforcement des lignes existantes ou leur diversification, et un germe de décroissance découlant de l'obligation de rentabilité financière.

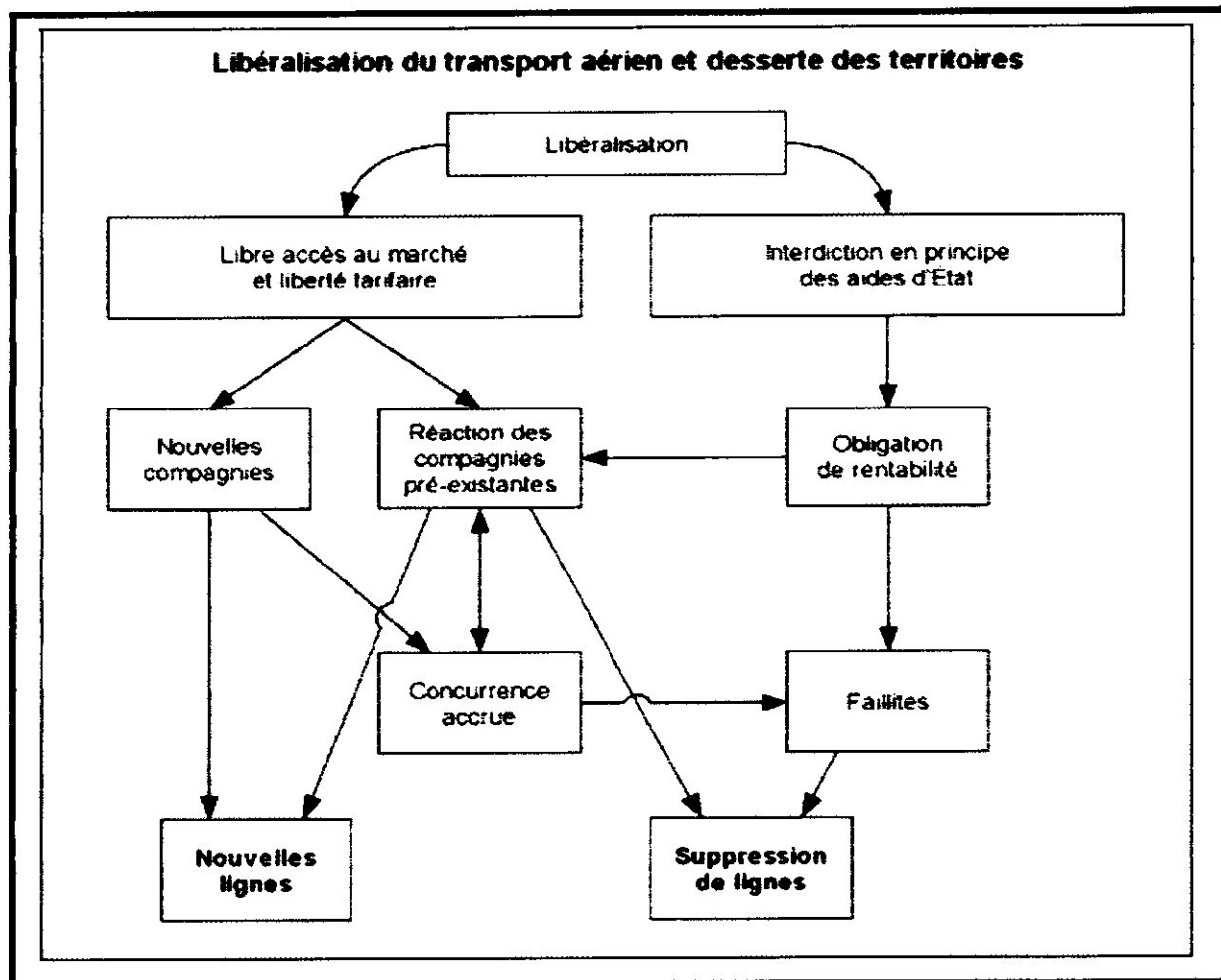


Figure 1 : l'impact potentiel de la libéralisation sur la desserte des territoires

On peut aisément concevoir que toutes les régions ne sont pas égales face à ces nouvelles règles du jeu. Certaines régions y gagnent, d'autres y perdent, comme le montre le cas des États-Unis.

De manière générale, une libéralisation de services interurbains en réseau comporte le risque d'aggraver les disparités spatiales au profit des villes de rang supérieur.

Introduction générale

Dans ce cadre, la concurrence entre compagnies se double d'une concurrence entre villes, régions ou pays pour se garantir de bonnes dessertes aériennes au nom de leur positionnement dans les réseaux urbains nationaux et surtout internationaux voire mondiaux. L'enjeu de la libéralisation du transport aérien est donc important pour des régions dorénavant desservies presque uniquement selon les « lois du marché ».

En Algérie le transport aérien a toujours la tête sous l'eau ; épidémie d'une situation sécuritaire défavorable et autres actions terroristes sont autant de facteurs qui ont contribué à maintenir un climat d'insécurité économique et ont de ce fait eu des répercussions directes sur le transport aérien.

Ce travail a donc pour objectif de proposer un plan de libéralisation du transport aérien en Algérie en s'inspirant des expériences américaine, européenne et celle des pays maghrébin ,dans le domaine de la libéralisation du transport aérien.

Notre étude débute par le premier chapitre qui décrit la libéralisation du transport aérien dans le monde.

En second, nous allons étudier les principales conséquences de la libéralisation du transport aérien.

En suite on va vous donner une vue globale sur la libéralisation du transport aérien dans les pays maghrébin.

Le quatrième chapitre présentera une étude sur la situation actuelle du transport aérien en Algérie.

Et le dernier chapitre a comme but de conclure une stratégie et un plan de libéralisation du transport aérien en Algérie.

Enfin, nous terminerons par une conclusion.

Chapitre I

La libéralisation du transport aérien dans le monde

I.1 Introduction :

La libéralisation est un tournant dans l'histoire du transport aérien. Elle prend source aux Etats-Unis à la fin des années soixante-dix et fut adoptée bien plus tard en Europe, elle s'est donc développée différemment dans ces deux ensembles géographiques. Elle eut de nombreuses incidences sur l'organisation du transport aérien et fit entrer en scène un nouveau paramètre qui jusque là restait inconnu pour la plupart des compagnies aériennes : la concurrence.

Elle est née aux États-Unis, avant de toucher l'Europe au début des années 1980. En effet, la vague de concentration passée, une fois constituées avec les pays sur le territoire des États-Unis, les compagnies américaines ont cherché des sources de profit à l'extérieur. L'Europe les a particulièrement attirées, puisque 200 millions de passagers par an, y voyagent par avion (115 millions utilisent des lignes internationales entre pays européens et 85 millions des lignes intérieures). L'activité principale du trafic est concentrée sur la « dorsale européenne », parfois appelée « Banane bleue », zone qui va de Londres à Barcelone en passant par Francfort, dans laquelle se situent 47 % des villes d'Europe sur environ 18 % du territoire.

Dès 1987, la législation européenne professe les mêmes objectifs que son « aînée » outre-Atlantique : libéraliser le transport aérien, c'est-à-dire « déconstruire » toutes les législations qui, jusque-là, l'organisaient sur la base d'un principe simple (une ligne égale une compagnie). Dès lors, la concurrence est programmée.

Aujourd'hui, la libéralisation du transport aérien est effective en Europe pour les droits d'accès au marché. En effet, tout transporteur aérien établi dans l'Union européenne a le droit de desservir librement là ou les destinations de son choix, sous réserve des capacités de l'espace aérien et des aéroports. En revanche, bien des pratiques restent sources de difficultés : créneaux horaires, aéroports, comportements « prédateurs » des grandes compagnies.

La libéralisation s'est étendue pour couvrir même des pays arabes comme le Maroc, la Jordanie, pour bientôt la Tunisie et pourquoi pas l'Algérie.

I.2 Définition de la libéralisation du transport aérien :

En économie, la **libéralisation** consiste à rendre libre l'accès à une activité économique pour différents agents économiques, privés ou publics. Elle signifie la fin du monopole d'une administration ou d'une entreprise (publique ou privée) sur une activité définie par l'autorité publique.

La libéralisation du transport aérien est un assouplissement voire un abolissement des restrictions de mise sur le marché. Elle entraîne inévitablement une « démonopolisation » puisque de nouveaux producteurs sont admis sur le marché.

Elle ne doit pas être confondue avec **la dérégulation**, qui est un assouplissement voire une abrogation des lois, statuts ou règles au moyen desquels la puissance publique tente d'influencer le comportement du secteur privé. Dans son acception la plus générale, **la régulation** est l'imposition de règles publiques restreignant la liberté des acteurs privés mais aussi publics.

La libéralisation ne doit pas être confondue avec **la privatisation**, qui est un changement de forme juridique d'entreprises publiques qui prennent le statut d'entreprise privée, éventuellement à la faveur de la vente de tout ou partie des parts de l'État au secteur privé.

Dans différents domaines, l'État passe donc d'un rôle actif dans la définition et la production à un rôle de gardien du marché libéré.

On distingue généralement deux niveaux de régulation (Varone et Genoud, 2001) ⁽¹⁶⁾ :

- La régulation de premier ordre vise le respect, par les acteurs privés et publics, des règles du jeu libéralisé ; elle vise à supprimer les barrières à une « loyale concurrence » (selon l'expression consacrée) et suppose donc une stricte application du droit de la concurrence ; l'État exerce ici une responsabilité dite managériale.
- la régulation de second ordre vise à corriger les résultats (attendus ou constatés) de la libéralisation par rapport à un certain nombre d'objectifs ou valeurs ou « contrainte ; il s'agit de proposer ou en tout cas de permettre une compensation des perdants, qu'il s'agisse de catégories de personnes ou de territoires, ou d'autres thématiques (par exemple l'environnement) ; l'État exerce ici une responsabilité dite politique, théoriquement au nom de l'intérêt général.

← Pourquoi la libéralisation ? :

Dès les années 1960, des scientifiques se sont interrogés sur le besoin de conserver le régime régulateur contraignant. Leur avis n'a alors guère été entendu. Il nous semble donc intéressant de poser la question du pourquoi la libéralisation et donc de l'option libérale.

La force économique des États-Unis et de leurs compagnies explique probablement que ce pays soit le premier lancé dans l'aventure de la libéralisation de son transport aérien national (liberté pour les compagnies nationales sur le marché national).

L'Union Européenne attendit une décennie pour libéraliser son propre ciel puis être rejointe en cela par les autres pays de l'Espace Économique Européen et partiellement la Suisse, également pour les seules compagnies de ce bloc.

Au terme de cette libéralisation, l'UE et ses associés constituent du point de vue secteur aérien presque un État unique. L'avènement annoncé au 1er janvier 1993 du marché unique sans frontières intérieures, fondé sur la libre circulation (des marchandises, des personnes, des services et des capitaux), rendit logique une libéralisation du transport aérien en tant que vecteur important des échanges communautaires. C'est d'ailleurs là la seule motivation officielle de la libéralisation qui figure dans les attendus du règlement 2408/92 offrant le libre accès au marché pour les transporteurs communautaires.

I.3 la libéralisation internationale :

I.3.1 Avant la libéralisation : souveraineté nationale et accords bilatéraux :

I.3.1.1 La souveraineté nationale étendue au domaine aérien :

En 1919, la Convention Internationale de Paris réunit les vainqueurs de la première Guerre Mondiale dans le but d'établir une charte internationale concernant le contrôle et le développement du transport aérien à l'échelle mondiale. Dès l'article 1er de la Convention, il est indiqué que les États exercent une souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de leur territoire.

À Chicago, fin 1944, la fin de la Seconde Guerre Mondiale est proche et s'y tient une nouvelle conférence internationale sur l'aviation. Le moment paraît en effet opportun de reposer les bases du développement du transport aérien commercial dans le monde. Les États-Unis, dotés d'une aviation civile domestique très développée et n'ayant pas été ravagée par la guerre, souhaitent un large accord multilatéral et libéral, mais doivent essuyer le refus des autres pays participants.

En conséquence, la Convention de Chicago et ses annexes qui résultèrent de la conférence confirmèrent la souveraineté nationale absolue décidée en 1919, d'une part, et arrêterent que les modalités d'accès aux marchés se fixeraient sur base de conventions bilatérales entre États d'autre part. Seul le droit de survol et d'escale technique sont automatiquement échangés entre les pays signataires de la Convention.

La Convention de Chicago a pour originalité de combiner multilatéralisme et bilatéralisme :

- ❖ Un multilatéralisme dans les principes et la création de l'ICAO / OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale), institution permanente rattachée à l'ONU ;
- ❖ Un bilatéralisme à l'échelle des échanges de droits de trafic et du fonctionnement économique des services aériens.

À partir de là, les discussions quant à l'échange des « droits de trafic », exprimées par les « libertés de l'air », se feront essentiellement sur une base bilatérale.

Des conventions entre États auront pour objet :

- L'échange de droits d'exploitation (survol et escale technique) ;
- L'échange de droits de trafic (accès au marché) mais également les capacités, les tarifs, les compagnies autorisées à exploiter telle ou telle route.

En 1985, on comptait 23 000 accords bilatéraux relatifs au transport régulier entre 200 pays et 16 000 aéroports (OCDE, 1988) ⁽⁷⁾, à tel point que l'échange aérien international se qualifie sous régime bilatéral comme relevant du « commerce administré ». Tout accord implique un important travail des administrations et des diplomates, et le processus menant à un accord est parfois long et tortueux.

Précisons enfin que la Convention de Chicago est un texte souvent vague ou ambigu, mais telle était semble-t-il la condition pour parvenir à la signature d'un accord.

I.3.1.2 Les libertés de l'air :

D'un point de vue géographique, les droits d'exploitation et de trafic sont les mieux définis par les « libertés de l'air » (Figure I-1). L'appendice IV de l'acte final de la Conférence de Chicago (Accord relatif au Transport Aérien International, dit aussi « Accord des cinq Libertés ») définit cinq libertés de l'air : deux premières relatives à l'exploitation et trois suivantes relatives à l'accès au marché. Symptomatiquement, il y est historiquement question de « privilèges » accordés par un État à un autre. Toutefois, dans les définitions données actuellement par l'OACI, on parle tout de même de « droit ou privilège ». Nous les reprenons ici afin de montrer à quel point le transport aérien régulé disposait de peu de libertés.

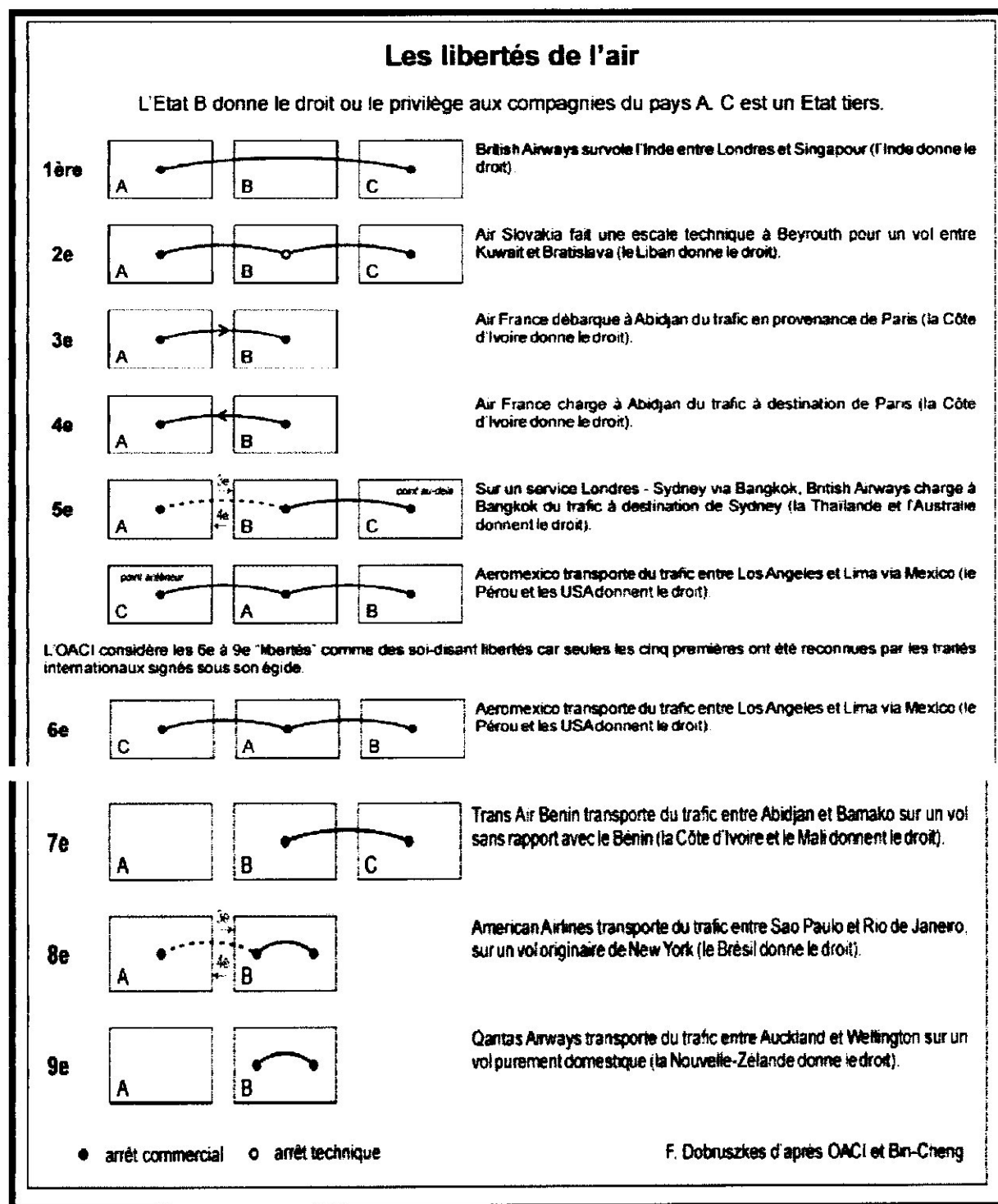


Figure I.1 : les libertés de l'air (d'après l'OACI)

Voici les définitions données par l'OACI (1996) dans son Manuel de la réglementation du transport aérien (Figure I-1) :

1. **Première liberté de l'air** : « le droit ou privilège accordé par un État à un autre ou plusieurs autres, dans le cadre de services aériens internationaux réguliers, de survoler son territoire, sans y atterrir ».
2. **Deuxième liberté de l'air** : « le droit ou privilège accordé par un État à un ou plusieurs autres, dans le cadre de services aériens internationaux réguliers, d'atterrir sur son territoire pour des raisons non commerciales ».
3. **Troisième liberté de l'air** : « le droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le cadre de services aériens internationaux réguliers, de débarquer, dans le territoire du premier État, du trafic en provenance de l'État dont le transporteur a la nationalité ».
4. **Quatrième liberté de l'air** : « le droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le cadre de services aériens internationaux réguliers, d'embarquer, dans le territoire du premier État, du trafic à destination de l'État dont le transporteur a la nationalité ».
5. **Cinquième liberté de l'air** : « le droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le cadre 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.»

La 5e liberté de l'air pose depuis toujours des problèmes d'interprétation. Sa définition même semble varier selon les sources.

6. **Sixième liberté de l'air** : « le droit ou le privilège, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter, en passant par l'État dont le transporteur a la nationalité, du trafic entre deux autres États. » Ici aussi il y a matière à interprétation. Certains considèrent la 6e liberté comme la simple juxtaposition de deux vols impliquant des 3e et 4e libertés. D'autres la voient comme une variante de la 5e liberté (dite « du point antérieur »). D'autres, enfin, estiment qu'il s'agit d'une

liberté spécifique dite 6e liberté. Dans ces deux derniers cas, on se situe hors des classiques des droits « naturels » de 3e et 4e libertés.

7. **Septième liberté de l'air** : « le droit ou le privilège, accordé par un État à un autre, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter du trafic entre l'État qui accorde ce droit ou privilège et un troisième État quelconque sans obligation d'inclure dans cette opération un point du territoire de l'État bénéficiaire. »
8. **Huitième liberté de l'air (cabotage consécutif)** : « le droit ou le privilège, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter du trafic de cabotage entre deux points du territoire de l'État qui accorde le droit ou privilège au moyen d'un service qui commence ou se termine dans le territoire de l'État dont le transporteur étranger a la nationalité, ou (en rapport avec la septième liberté de l'air), à l'extérieur du territoire de l'État qui accorde le droit ou privilège. »
9. **Neuvième liberté de l'air (cabotage pur)** : « le droit ou le privilège de transporter du trafic de cabotage de l'État qui accorde ce droit ou privilège au moyen d'un service effectué entièrement à l'intérieur dudit État ».

En vertu de l'Accord relatif au Transit des Services Aériens Internationaux, les deux premières libertés sont échangées entre les pays originellement signataires de l'accord multilatéral de Chicago et entre ceux qui l'ont ratifié par la suite (Figure I-2) ⁽¹⁾

L'Accord relatif au Transport Aérien International, précité, prévoit que les États négocient, sur une base bilatérale, l'accès aux 3e, 4e (droits dits « naturels ») et 5e libertés de l'air. Dans la pratique, les 6e à 9e libertés sont éventuellement discutées, mais c'est très **rare** ; elles ne sont généralement offertes que dans le cadre d'un accord multilatéral libéral complet, telle la libéralisation européenne, ou dans des situations de « désespoir » de pays pauvres visant ainsi à être tant bien que mal connectés à d'autres États.

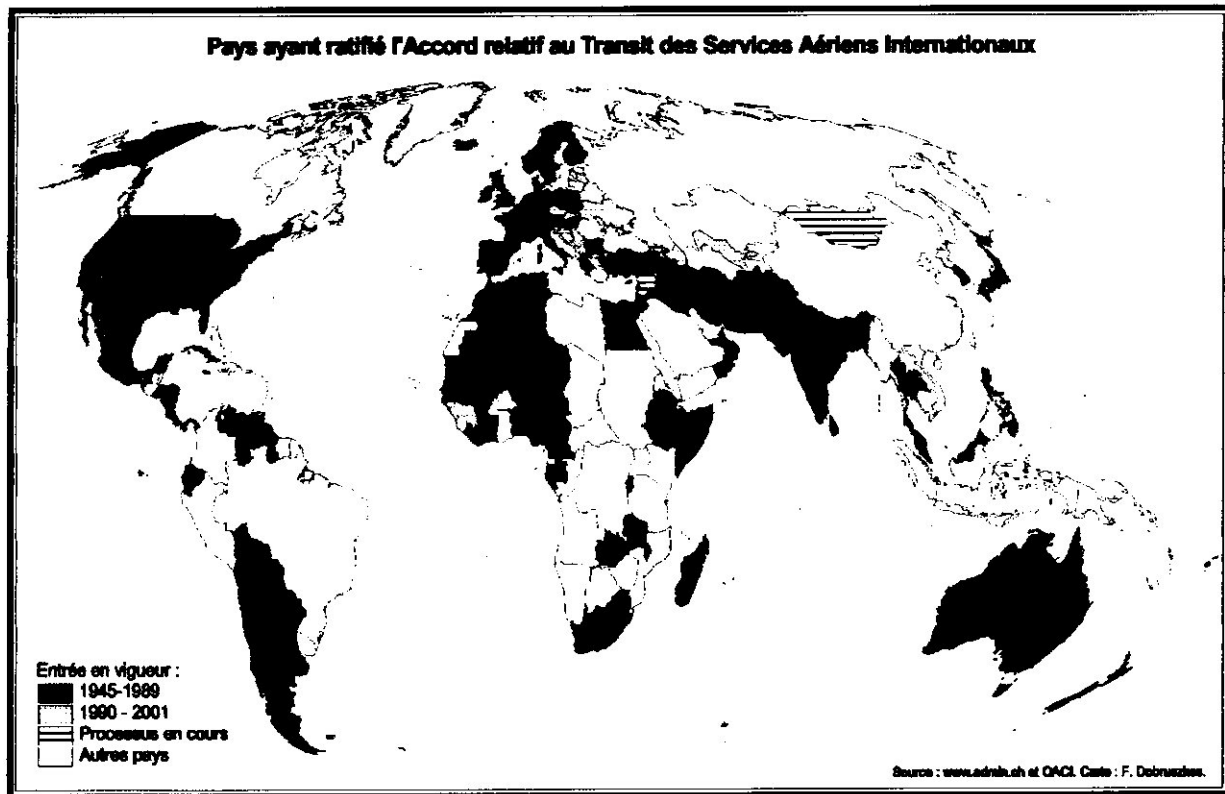


Figure I.2 : les signataires de l'accord sur le transit international

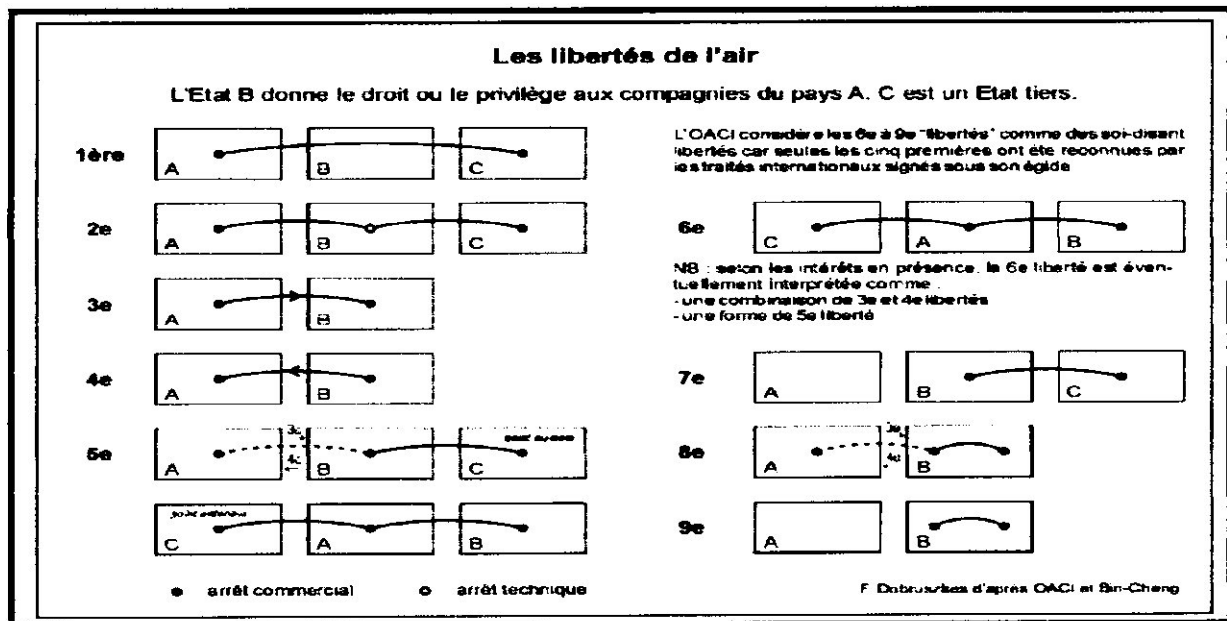


Figure I.3: les libertés de l'air (version simplifiée)

I.3.1.3 Le contenu des accords bilatéraux :

Classiquement, les accords bilatéraux comprennent trois parties :

L'accord proprement dit, une annexe et un mémorandum (OCDE, 1988). Dans sa forme non-libérale, l'accord précise typiquement :

- Que les relations aériennes entre les deux pays signataires doivent être opérées par une ou plusieurs compagnies désignées par chacun des deux pays,
- Que ces compagnies doivent être effectivement contrôlées par ces pays (pouvoirs publics ou actionnaires privés),
- que les tarifs sont établis par les compagnies dans le cadre des règles de l'IATA puis approuvés par les deux gouvernements.
- Que les compagnies des deux pays doivent opérer sur une base loyale (capacité et accès au marché).

Enfin, l'accord non-libéral interdit en général les 6e à 9e libertés de l'air. L'annexe de l'accord non-libéral précise la liste des aéroports entre lesquels l'accord vaut et précise dans quelle mesure il peut être fait usage de la 5e liberté de l'air.

Les États-Unis sont actuellement les champions de la signature d'accords open-sky: l'OMC recense 86 accords open-sky signés entre 1992 et 2002 ⁽¹⁵⁾, dont 59 impliquent les États-Unis (Figure I-4).



Figure I.4: la toile des accords open-sky Etats-Unis (Button et Taylor, 2000)

I.4 la libéralisation au Etats-Unis :

I.4.1 Le mouvement Américains :

Pour bien comprendre la déréglementation du transport aérien et ce qu'elle implique il faut tout d'abord dire quelques mots sur sa réglementation :

Au milieu des années 1920, le gouvernement américain désire développer l'acheminement du courrier par voie aérienne. Dans ce but, il entreprend de subventionner les compagnies privées qui se chargeront de cette tâche. Dopé par ces subsides et le soutien du gouvernement, le transport aérien américain se développe de manière fulgurante (De 13 compagnies pour 2 millions de PKT en 1926, il passe à 38 compagnies pour 137 millions de PKT en 1930).

Ce système est pourtant ébranlé en 1934, suite à des suspicions de complicité entre les compagnies aériennes et le département de la poste américaine à qui l'on reproche une largesse excessive à l'égard des compagnies. De plus, la plupart des compagnies utilisent les subsides qui leur sont attribués pour l'acheminement du courrier dans le but de développer le transport de passagers. Elles appliquent des tarifs excessifs et sans rapports avec les coûts et nombre d'entre elles sont mises en faillites suite à des incidents ou à une gestion désastreuse. Autant de raisons qui vont pousser le gouvernement à opter pour une réglementation globale dont le but sera de promouvoir le transport aérien tout en protégeant les compagnies de la faillite et les passagers des prix abusifs.

Cette réglementation sera donc mise en place dès 1938 avec la création du « Civil Aviation Board » (CAB), dont la tâche sera de régler tous les aspects économiques du transport aérien américain (alors qu'au niveau international, cette tâche sera déléguée à l'OACI, créé en 1944 lors de la Conférence de Chicago). L'objectif du CAB est d'éviter une compétition excessive dans un secteur encore fragile en favorisant le développement d'un nombre réduit de compagnies majeures. Cet objectif doit être atteint par le biais des actions suivantes :

➤ Limitation de l'entrée de nouvelles compagnies sur le marché.

Le CAB met en place une certification qui différencie les compagnies majeures des compagnies locales.

Les premières (19 compagnies en 1938) ont l'exclusivité sur les routes principales et internationales alors que les secondes (23 compagnies en 1940) doivent se contenter des lignes domestiques secondaires. Dès 1938, le CAB ne délivre plus de certification majeure, ce qui assure l'oligopole aux compagnies existantes.

➤ **Attribution de droits de trafic et régulation des tarifs pour chaque ligne.**

Le CAB réduit ou anéantit également la compétition sur les différentes routes en attribuant des droits de trafic pour chaque compagnie. Concrètement cela signifie que les lignes sont, en fonction du trafic, attribuées exclusivement à une ou deux compagnies qui en détiennent alors le monopole. Le CAB opère également un contrôle sur les tarifs appliqués par les compagnies, dans le but d'éviter une guerre des prix.

➤ **Contrôle des fusions et des accords passés entre compagnies**

Un autre rôle joué par le Bureau de l'Aviation Civile américaine est celui de juge dans les affaires de fusions ou d'accords inter-compagnies. Il va à la fois favoriser les fusions qui permettent d'éviter la faillite d'une compagnie et s'opposer à celles qui donneraient lieu à des situations de monopole trop menaçantes.

➤ **Attribution de subventions pour la desserte des lignes pas ou peu rentables**

Afin d'assurer la desserte des destinations moins importantes, le gouvernement américain, par l'intermédiaire du CAB, va offrir des subsides aux compagnies qui assureront la liaison sur ces axes moins rentables. En 1938, ces subsides représentent un tiers des revenus des compagnies ! Plus tard le CAB réduira ces subsides et encouragera les « Subsides croisés », pratique qui consiste à autoriser les compagnies à appliquer des tarifs élevés sur les routes les plus rentables pour compenser les pertes occasionnées par les lignes où le taux de remplissage est faible.

Toutes ces mesures ont eu des conséquences importantes et à première vue positives sur le développement du transport aérien aux Etats-Unis comme :

- ✓ La multiplication du trafic par 300 entre 1938 et 1978 !
- ✓ La mise en place grâce au système des subsides d'un large réseau incluant des destinations d'importance secondaire.
- ✓ Le développement de compagnies aériennes rentables par une limitation de la concurrence.

La réglementation a également eu de nombreux effets pervers. En effet, le CAB appliquait une réglementation stricte des tarifs empêchant ainsi toute concurrence au niveau des prix alors qu'aucune restriction n'était en vigueur pour ce qui est de la fréquence des vols. A défaut de pouvoir se livrer une « guerre des prix » les compagnies se sont donc livrées une « guerre des fréquences ».

Résultat :

- Des vols trop nombreux pour un taux de remplissage atteignant à peine 50%.
- Un ratio élevé des coûts par rapport aux recettes (les coûts sont quasiment les mêmes que l'on vole à vide ou à plein !).

Trop bien protégées par l'Etat des menaces d'une économie de marché, les compagnies ne cherchaient pas à réduire leurs coûts. Elles palliaient tout simplement à ce problème par des hausses de prix dont le consommateur était la principale victime.

A la fin des années 1970, les économistes américains commencent à critiquer le manque de concurrence au sein du secteur aérien.

C'est dans ce contexte que la dérégulation du transport aérien américain va avoir lieu, ou plutôt devrait-on dire le passage vers une autorégulation qui répond à une logique simple : la suppression des règles qui régissent le transport aérien doit conduire à une réduction des coûts et à une amélioration de la qualité des services (voir schéma ci-après).

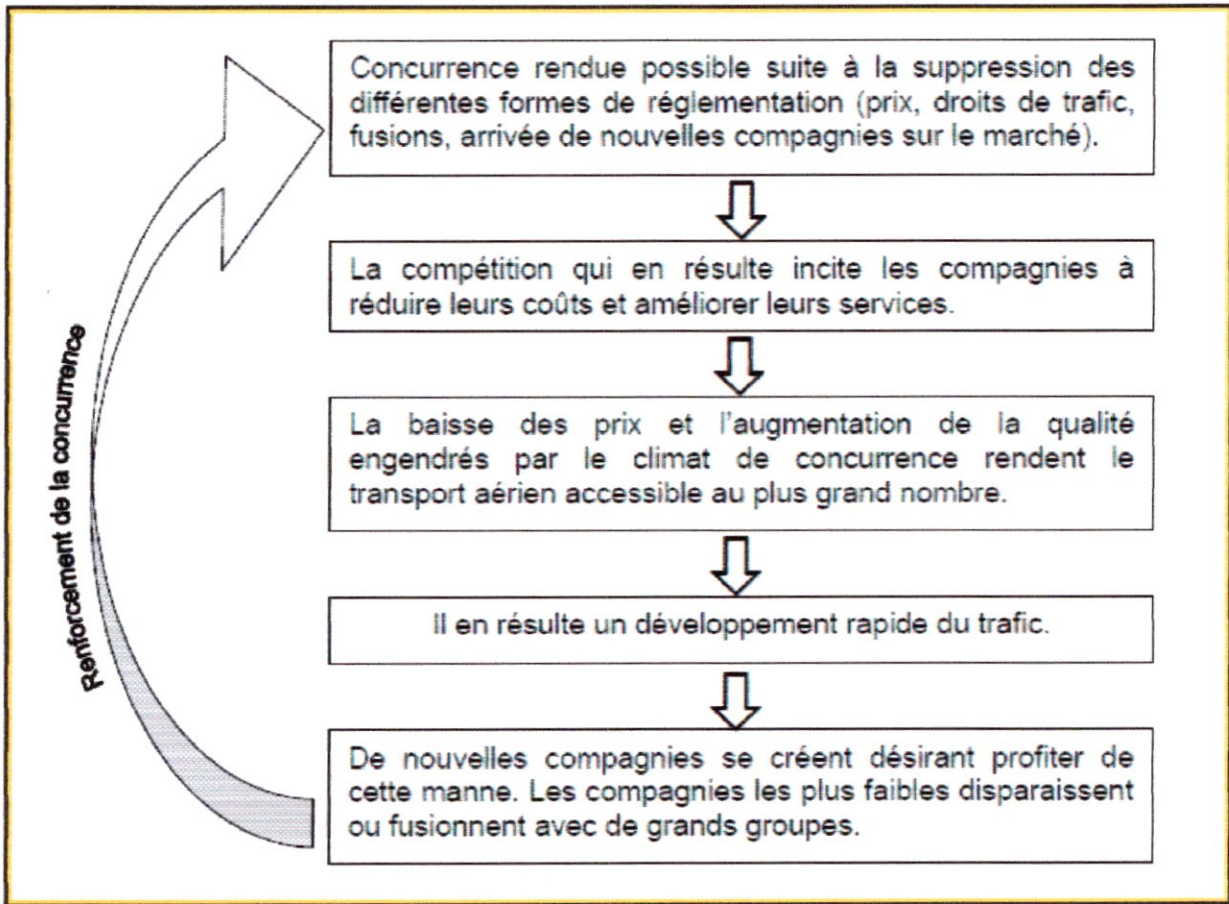


Figure I.5: Processus de renforcement de la concurrence engendré par la libéralisation

Dès 1978 c'est donc par le biais de l'« Airline Deregulation Act » que le processus de déréglementation se met en place. Les droits de trafic sur les lignes domestiques sont éliminés en trois ans alors que les restrictions sur les tarifs disparaissent totalement dès janvier 1983. Les règles qui sont maintenues pour le trafic international deviennent alors l'affaire du « département américain du transport ».

I.4.2 Conséquences de la déréglementation Américaine :

Il est difficile de définir exactement les impacts de la déréglementation sur le développement du transport aérien américain, car on ne connaît évidemment pas le développement qu'il aurait suivi sans cela. On pense cependant que la structure actuelle de cette industrie est en grande partie le résultat de cette ouverture du marché et si nous ne pouvons pas définir Précisément l'ampleur du phénomène de « déréglementation » nous pouvons tout de même en ressortir les principales conséquences :

➤ **Forte croissance, puis contraction du marché**

Suite à l'application de l'«*°*Airline Deregulation Act » le marché a subi tout d'abord une phase de croissance considérable. De nombreuses compagnies ont vu le jour, ce qui a entraîné, comme prévu, une forte compétition au niveau des prix. Cette compétition ainsi que la crise liée au 2^{ème} choc pétrolier ont entraîné la disparition ou la fusion de nombre d'entre elles, si bien qu'en 1983 il ne reste que 5 compagnies majeures. On voit dans le graphique ci-dessous l'évolution du prix moyen d'un billet sur le marché domestique américain entre le début des années 1960 et la fin des années 1990. La première chute importante qui se situe dans les années 1960 peut être attribuée aux progrès technologiques (propulsion à réaction, augmentation de la capacité et de la portée des avions). La deuxième chute qui a lieu au début des années 1980 est le résultat de la libéralisation du marché.

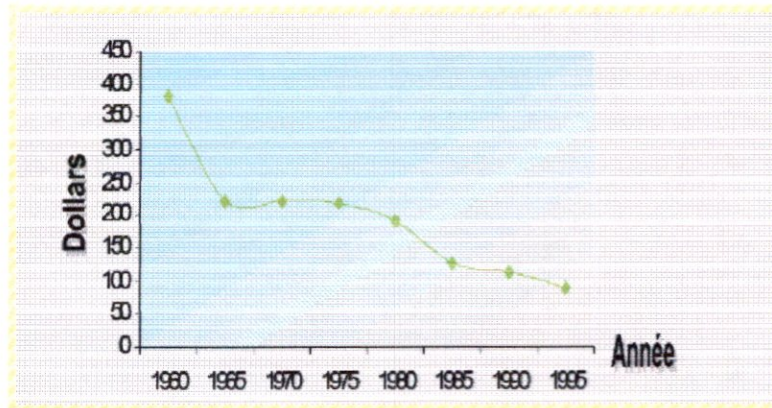


Figure I-6: Evolution du prix moyen d'un vol domestique sur le marché américain ⁽¹⁶⁾

➤ **Mise en place d'un réseau sous forme de « hub and spokes »**

A cause des restrictions imposées par le CAB, notamment celles concernant les droits de trafic, le réseau s'était organisé jusqu'alors de manière linéaire sur des liaisons de point à point. Cette structure assez chaotique avait l'avantage d'offrir des lignes directes mais multipliait les connections comme nous le voyons dans le schéma ci-dessous. Les villes principales sont représentées par un cercle plus gros et l'inscription « VP » alors que les villes d'importance secondaire sont représentées par des cercles comportant l'inscription « VS ».

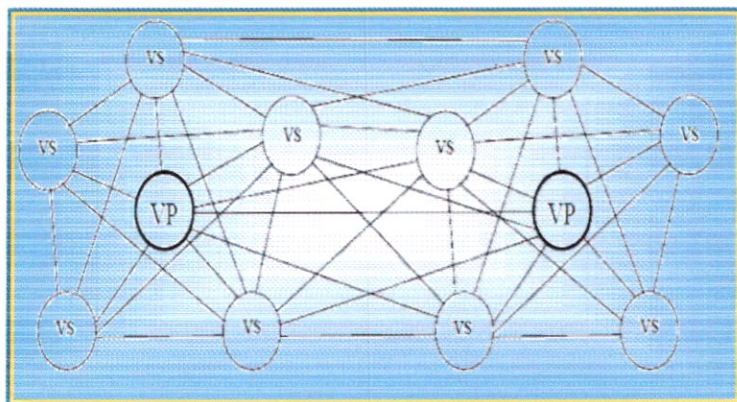


Figure I-7: Organisation du réseau sur la base de liaisons "point à point"

Afin d'optimiser cette structure, les compagnies vont donc passer à un système basé sur des correspondances que l'on nomme « hub and spokes » (moyeu et rayons). Les hubs deviennent alors les « quartiers généraux » des grandes compagnies desquels et vers lesquels transite tout le trafic. Dans ce système, les petites compagnies jouent le rôle de « feeders ». Cela signifie qu'elles « nourrissent » les hubs en y acheminant les passagers à destination internationale.

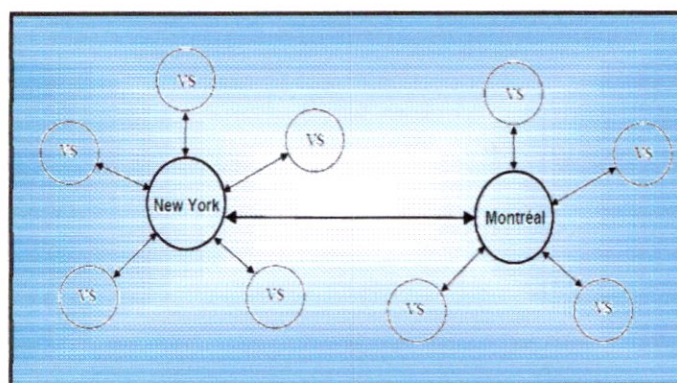


Figure 1-8: Organisation du réseau sous la forme "hub and spokes"

Avec ce système, le réseau se trouve considérablement simplifié même s'il faut pour cela renoncer à la plupart des connections directes. Les taux de remplissage augmentent et les prix baissent.

➤ **Création de nouveaux outils commerciaux**

Sur un marché où la compétition était omniprésente, il était important de développer des canaux de distribution efficaces. Ce fut le cas par la création des CRS (Computer Réserve System) que l'on appelle aujourd'hui GDS (Global Distribution System). Ces outils de réservation informatisés, donnèrent la possibilité aux agences de voyages d'accéder en temps réel aux contingents des compagnies et de réserver de manière beaucoup plus simple et directe.

A l'heure actuelle 5 GDS se partagent le rôle de distributeur au niveau mondial : Amadeus et Galileo qui sont d'origine européenne, Sabre, Apollo et Worldspan créés pour leur part au Etats-Unis.

➤ **Bouleversement de la structure tarifaire**

Si jusqu'alors les prix des billets étaient fonction de la distance parcourue, l'environnement de concurrence engendré par la déréglementation va bousculer cette structure. Les prix seront fixés en fonction de la concurrence qui règne sur les lignes concernées. On assistera également à l'apparition d'une multitude de tarifs spéciaux qui vont passablement compliquer la tâche des agents de voyages.

➤ **Libéralisation du trafic international**

Suite à l'ouverture du marché américain, les Etats-Unis ont entrepris de renégocier leurs accords bilatéraux avec l'Europe dans un sens plus libéral afin d'avoir accès à l'ensemble du marché européen.

I.5 La libéralisation du transport aérien en Europe :

On a parlé jusqu'ici essentiellement de la déréglementation américaine car elle a eu lieu bien avant celle du transport aérien européen. C'est d'ailleurs sous une certaine influence des Etats-Unis qu'à eu lieu la libéralisation européenne.

Vers la fin des années 1980, la Commission Européenne faisant face aux critiques de l'économie libérale américaine, décide de s'engager sur la voie de la libéralisation non sans

procéder d'abord à un nettoyage des régimes monopolistiques qui règnent dans la plupart des pays membres. Ces derniers proposent une libéralisation progressive. Il en ressort le projet de « libéralisation par paquets ».

1.5.1 Résumés des plus importants événements qui ont précédé l'apparition de la libéralisation européenne:

1.5.1.1 Le Traité de Rome (1957) :

Le Traité de Rome instituant la CEE (communauté européenne économique) aborde assez longuement, les transports: ceux-ci sont une condition nécessaire à la réalisation d'un marché commun. Cependant, ils tempèrent cette ardeur en excluant le transport aérien et le transport maritime des dispositions du Traité, jusqu'à ce qu'une décision du conseil prise à l'unanimité en décide autrement. Ces secteurs sont alors clairement la chasse gardée des États nationaux. Cette exclusion se fait dans des termes ambigus car on ne sait alors comment le contexte politique évoluera.

1.5.1.2 Initiatives variées (1975-1981) :

Cet arrêt de la Cour de Justice sonna le point d'envoi des réflexions sur l'application du Traité de Rome au transport aérien. La Commission avait déjà sorti diverses études sur le transport aérien, quoique sans réelle conviction, et défendu la thèse confirmée par la Cour ; cet arrêt allait lui donner l'audience qu'elle espérait. Cependant, divers États interprétèrent de manière restrictive le jugement de la Cour européenne, prétendant que celle-ci ne visait que les règles générales de la partie II du Traité (e.a. la libre circulation). La Commission s'exprima officiellement en 1976 (communication) mais sans viser clairement une libéralisation. Une coopération renforcée entre compagnies communautaires est plutôt proposée.

Le plan de priorités du Conseil n'est pas tellement plus ambitieux. Un rapport parlementaire de 1978 affirme que le système aérien américain, plus libéral et plus concurrentiel, est plus performant que son homologue européen.

Le premier mémorandum de la Commission (1979) propose une libéralisation partielle du secteur aérien et sa mise en état de concurrence, et au nom de la rationalisation économique et du progrès social.

En 1980 cependant, des euro-parlementaires, plus téméraires que la Commission, menèrent campagne pour la pleine application des règles de concurrence au trafic aérien et la baisse des tarifs, jugés excessifs. Ceci déboucha sur une demande d'enquête du Parlement européen à la Commission quant aux tarifs. La commission rendit son rapport en 1981. Celle-ci estima que le niveau élevé des prix était fondé, mais elle en profita pour aller plus loin et proposer, entre autres, un assouplissement de l'adoption des tarifs, la Commission sortit aussi de sa mission en proposant à nouveau l'application des règles de concurrence au transport aérien, ce qui fut à âprement discuté puis refusé par le conseil.

1.5.1.3 Les événements aux États-Unis et en Grande-Bretagne :

Les États-Unis dérégulèrent leur marché aérien intérieur, pour leurs propres compagnies par le « Deregulation Act » de 1978, alimentés par certains groupes politiques et les théories des économistes néolibéraux Alfred Kahn en tête, pour qui la réglementation engendre inefficacité, gaspillage, augmentation des couts et des tarifs et restreint la liberté des usagers, Le Royaume-Uni, fidèle tête de pont de la diffusion des idées Etats-Unis en Europe, aurait peut-être libéralisé son marché au même moment si le gouvernement Thatcher ne souhaitait limiter, dans un premier temps une concurrence qui aurait diminué la valeur de British Airways dont la privatisation fut annoncée en 1979 (et achevée en 1987) et dont le portefeuille de droits de trafic était son atout indéniable.

Toutefois, le Royaume-Uni menait l'offensive pour tenter d'assouplir les restrictions des accords bilatéraux signés avec ses partenaires européens, annonçant clairement vouloir exporter vers eux la libéralisation du ciel aérien, Des accords plus libéraux furent ainsi signés avec les Pays-Bas (1984) puis la Belgique, l'Irlande et l'Allemagne La Commission s'en réjouit et appuya la démarche, y voyant un moyen de faire avancer la cause de la libéralisation.

De leur côté, les parlementaires européens menaient campagne pour la libéralisation.

1.5.1.4 Le signal de départ : l'Acte Unique Européen (1986) :

L'Acte Unique de 1986, signé en février 1986, visait notamment un marché unique au 31/12/1992 dans un espace de libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux, dépourvu de frontières intérieures.

L'Acte Unique fixa un agenda précis des mesures à prendre pour parvenir à cet ambitieux dessein, incluant le transport aérien dont la libéralisation était maintenant clairement décidée. En outre, l'Acte Unique a modifié les règles d'adoption des textes législatifs.

I.5.1.5 La confirmation : l'arrêt « Nouvelles Frontières » (1986) :

En France, le tribunal de police de Paris poursuivit diverses compagnies et agences de voyages qui vendaient des billets à des tarifs inférieurs à ceux homologués par l'État français. Dans ce cadre, le Tribunal de Paris posa à titre préjudiciel à la Cour Européenne de Justice la question de savoir si les règles de concurrence du Traité pouvaient s'appliquer au transport aérien en l'absence de toute décision du Conseil. L'arrêt de la Cour Européenne de Justice (avril 1986), dit « Nouvelles Frontières » confirma celui de 1974 tout en tranchant son interprétation : « aucune disposition du traité ne subordonne son application au secteur des transports à la réalisation d'une politique commune dans ce domaine ». Tout en précisant que son application était délicate en l'absence de règles en la matière.

Le Secrétaire d'État britannique aux transports déclara pour sa part qu'à la lumière de la décision de la Cour et défaut d'un accord en Conseil des Ministres, le Royaume-Uni se chargera d'appliquer les règles du Traité par le droit britannique. La libéralisation sera alors mise en œuvre en trois phases correspondant à autant de « paquets » en ce sens qu'elles correspondent chacune à un ensemble de mesures présentant au moins les trois volets suivants: accès au marché et répartition des capacités tarifs ; application des règles de concurrence du traité.

I.5.2 les trois paquets de la libéralisation Européenne :

I.5.2.1 Le coup d'envoi : le premier paquet (1987) :

Adopté en 1987 et applicable au plus tard à la fin de cette même année, ce train de mesures adoptées par le Conseil entrouvre la porte de la libéralisation du transport aérien régulier international intracommunautaire en assouplissant, les règles du jeu :

- Assouplissement de l'accès au marché pour une partie de l'offre internationale (selon le type d'aéroport ou les volumes de trafic), en 3e et 4e libertés de l'air ; la 5e liberté est acceptée sous conditions ;
- Compromis sur la répartition des capacités entre compagnies, qui permet de s'écarter d'une équirépartition ;
- Assouplissement et standardisation des procédures d'approbation des tarifs ;
- habilitation de la Commission à :
 - Déclarer par voie de règlement les exemptions sur le contrôle des prix et de la production, dans des conditions fixées par le Conseil ; ceci permet l'élaboration de politiques sectorielles à l'encontre des règles de concurrence du Traité ;
 - Dans ce cadre, disposer de pouvoirs d'enquête et infliger des amendes.

On constate que cette méthode est adoptée avec les premières mesures de libéralisation qui limitent notamment la possibilité pour les gouvernements de s'opposer à l'introduction de nouveaux tarifs. Elles donnent également à deux compagnies dont les pays sont signataires d'un accord bilatéral, une plus grande marge de manœuvre quant à la répartition des contingents pour des vols en collaboration. Jusque-là c'était la règle du 50/50 qui devait être appliquée.

Il faut préciser qu'avant le commencement de la libéralisation, l'OACI avait mis en place un cadre pour les négociations bilatérales sous forme de « libertés de l'air » que les pays s'octroyaient mutuellement. Le nombre de libertés s'est développé avec la libéralisation. Elles sont aujourd'hui au nombre de neuf.

1.5.2.2 La transition : le deuxième paquet (1990) :

Le deuxième paquet fut lui aussi initié par un arrêt de la Cour de Justice. La Commission proposa un deuxième paquet de mesures de libéralisation poussée ; Le Conseil signa un arrêt visant à limiter la concentration des entreprises de transport aérien (décembre 1989). Approuvé le 24 juillet 1990 et entrant en service le 1er novembre 1990 pour la majeure partie, le deuxième paquet prévoit, toujours pour les services internationaux intra- communautaires voyageurs mais aussi mixtes (voyageurs + cargo) :

- une libéralisation presque totale des 3e et 4e libertés ;

- un approfondissement des possibilités de voler en 5e liberté;
- un approfondissement des possibilités de multidésignation et de répartition des capacités ;
- une simplification et un assouplissement des possibilités de réduction des tarifs ;
- la possibilité pour les États membres d'imposer des obligations de service public (OSP) dans certaines conditions ;
- la subordination de l'exercice des droits de trafic aux règles concernant la sécurité, la protection de l'environnement, l'allocation des créneaux horaires et l'existence de facilités suffisantes du point de vue des infrastructures aéroportuaires et de navigation;
- la reconduction des exemptions par catégorie. Notons que la Commission voulait pouvoir décider librement des exemptions, sans que les conditions lui soient précisées par le Conseil.

Donc Le deuxième paquet est en fait un approfondissement des mesures prises en 1987 et offre aux compagnies une flexibilité encore plus grande en matière de tarifs et de répartition des sièges. Ces règles qui s'appliquent au transport de passagers, deviennent applicables au transport de fret.

1.5.2.3 La généralisation : le troisième paquet(1993) :

Dès 1992 les Etats-Unis forcent le passage et signent des accords bilatéraux (dits accords « open sky » ou « à ciel ouvert ») directement avec des pays membres de l'Union, et ce, malgré le désaccord de la Commission Européenne qui poursuit sa procédure en introduisant dès 1993 un troisième paquet.

Ce dernier amène à une généralisation de la liberté de prestations au sein de l'UE et surtout autorise le cabotage, mais cette dernière mesure n'entrera entièrement en vigueur qu'en avril 1997 afin de laisser le temps aux compagnies de « s'organiser ». Dès cette date, on peut dire que le trafic à l'intérieur de la Communauté Européenne est complètement libéralisé. Tous les transporteurs aériens communautaires bénéficient des droits de trafic sur toutes les liaisons européennes, sans restrictions tarifaires ou de capacité.

La relative lenteur du processus de libéralisation européenne a permis, ce qui ne fut pas le cas aux Etats-Unis, d'éviter des réactions trop violentes du marché telles que la

disparition de compagnies, une « guerre des prix » effrénée ou encore l'apparition massive de nouveaux concurrents. Ce dernier point a peut-être aussi été limité par la structure du marché européen qui « physiquement » (saturation des aéroports, territoire beaucoup plus restreint, distances plus courtes entre les villes qui permettent la concurrence des TGV) ne permettait pas l'arrivée massive de nouvelles compagnies.

La concurrence sur les liaisons domestiques au sein de l'Union Européenne s'est tout de même intensifiée puisque, comme nous l'indique le « Rapport d'information sur le transport aérien à l'heure européenne » déposé en 1998 par la « Délégation de l'Assemblée Nationale pour l'Union Européenne », le nombre de routes domestiques exploitées par au moins deux concurrents est passé de 65 en janvier 1993 à 114 en janvier 1996.

Enfin, bien que la baisse des tarifs ait été moins importante qu'aux Etats-Unis, la Commission souligne aussi que « la forte baisse de près de 20% de la recette unitaire » atteste de cette tendance à la baisse.

1.5.2.3.1 L'analyse du troisième paquet :

Celui prévoit principalement :

- l'existence d'un statut de transport aérien communautaire, délivré par un État à toute compagnie qui satisfait aux conditions énoncées par le règlement du Conseil ; il y a notamment lieu d'avoir son principal établissement et, le cas échéant, dans un pays membre et d'être détenu et effectivement contrôlé en majorité par un ou des États membres et/ou ressortissants des pays membres ; incidemment, ce règlement fait sauter les entraves qu'avaient imposées la plupart des États membres à l'investissement étranger dans leurs compagnies ;
- que tout transporteur détenteur d'une licence communautaire peut opérer n'importe quel vol intra-communautaire et en quantité voulue, sauf transitoirement le cabotage pur (9e liberté), laissé à l'appréciation des États membres, l'échange des droits de trafic cesse d'être bilatéral et conditionnel pour devenir communautaire et automatique ; la liberté tarifaire ;
- l'élargissement des possibilités d'imposer des obligations de service public (OSP), et la possibilité, nouvelle, de verser une compensation financière à l'exploitant ;

- diverses exemptions, régimes particuliers et mesures transitoires confirment la soumission du transport aérien pouvoir de la Commission à déclarer les exemptions, et à enquêter et « juger » (en fait rendre des décisions) sur les entraves à ces règles.

1.6 Une libéralisation étendue aux partenaires de l'EEE et partiellement à la Suisse :

1.6.1 Espace Économique Européen : libéralisation sans réserves :

Les pays membres de l'AELE non-membres de l'UE et signataires de l'Espace Économique Européen (EEE), soit actuellement la Norvège, l'Islande et le Liechtenstein sont soumis à la libéralisation du ciel de l'UE et ses modalités depuis le 1er juillet 1994, suite à l'Accord sur l'Espace Économique Européen signé en 1992 et à une décision du Comité mixte de l'EEE de mars 1994. A ce titre, les transporteurs et aéroports des trois pays mentionnés sont considérés comme n'importe quel autre transporteur communautaire.

1.6.1.1 La Suisse : une première étape :

La Suisse, qui n'est membre ni de l'UE ni de l'EEE a signé avec l'UE en juin 1999 un accord sur le transport aérien entré en vigueur en juin 2002. Celui-ci prévoit l'application par la Suisse de nombreux actes communautaires, dont le troisième paquet de libéralisation et les règles de concurrence. Les aides d'État sont proscrites sauf exception (mesures sociales ou de développement économique des régions à niveau de vie particulièrement faible ou sous-emploi grave).

Cependant, le marché libéralisé est limité puisqu'il ne concerne que le segment international entre la Suisse et les pays membres, pour les compagnies communautaires d'abord et pour les compagnies suisses deux ans plus tard. En d'autres termes, les transporteurs suisses n'ont pas librement accès au marché intérieur communautaire et les compagnies communautaires n'ont pas librement accès au marché domestique suisse. Il est toutefois prévu de lancer des négociations dans les cinq ans afin d'éventuellement lever ces limitations et donc pleinement intégrer la Suisse au marché unique aérien.

Dans tous les cas, ils ne sont pas concernés par la libéralisation du ciel façon UE. Par contre, les DOM français (Guadeloupe, Guyane française, Martinique et Réunion), les Açores, Madère et les îles Canaries font partie intégrante de l'UE, mais leur situation économique et sociale « aggravée par leur éloignement, l'insularité, leur faible superficie, le relief et le climat difficiles, leur dépendance économique vis-à-vis d'un petit nombre de produits, facteurs dont la permanence et la combinaison nuisent gravement à leur développement, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission et après consultation du Parlement européen, arrête des mesures spécifiques visant, en particulier, à fixer les conditions de l'application du présent traité à ces régions, y compris les politiques communes ». Quoi qu'il en soit, la libéralisation du transport aérienne s'y applique.

Chapitre II

***conséquences
de la libéralisation
du transport aérien
dans le monde***

II.1 Introduction

Dans ce chapitre, nous allons décrire et donner les principales conséquences de la libéralisation du transport aérien dans le monde et ses impacts.

II.2 La concurrence

Environ une décennie après l'ouverture du marché aérien intra-européen à la concurrence, on aurait peut-être pu s'attendre à des niveaux de concurrence plus développés. Or, les résultats montrent que peu de lignes profitent d'un nombre significatif de compétiteurs ou d'une entropie élevée. Il faut y voir plusieurs causes que nous discutons ici :

II.2.1 Les marchés ne sont pas extensibles à l'infini :

Il s'agit probablement du principal facteur limitant la concurrence. A prix plus ou moins constant, le volume de chaque marché a ses limites. Sur une liaison préexistante, concurrencer une compagnie déjà en place signifie :

- ajouter des fréquences ;
- augmenter le nombre total de places offertes.

Mais encore faut-il remplir les avions. Cela peut se faire par transfert des voyageurs depuis là où les compagnies concurrentes mais rien ne dit que la compagnie pénétrant le marché attirera à elle suffisamment de passagers pour être rentable. Cela peut également se faire par augmentation de la demande, à condition d'être attractif au niveau des prix, mais cela n'est pas toujours possible.

Hors compagnies low-cost, la concurrence à l'échelle des routes est peut-être arrivée à un plafond dont le niveau est déterminé par la taille de chaque marché.

II.2.2 Difficultés de la concurrence par les prix :

La concurrence par les prix, sur des liaisons directes point-à-point, ne semble guère aisée. En France, les compagnies classiques qui ont tenté de concurrencer Air France sur le marché domestique (AOM, Air Liberté, TAT) n'ont pu pratiquer de bas prix, d'une part parce que leur structure des coûts ne le leur permettait pas, et d'autre part à cause d'une mauvaise situation financière.

| Exemple de tarifs pratiqués (directs / avec correspondance) | | |
|---|-----------------------|----------------------------|
| Liaison | Vols directs | Alitalia via Milan ou Rome |
| Berlin - Barcelone | Iberia 198.26 € | 213.60 € |
| | Lufthansa 255.38 € | |
| Bruxelles - Athènes | Olympic 297.34 € | 250.12 € |
| | Virgin Expr. 272.34 € | |
| Lisbonne - Amsterdam | KLM 294.19 € | 228.53 € |
| | TAP 268.19 € | |
| Vienne - Madrid | Austrian 306.90 € | 218.24 € |
| | Iberia 252.90 € | |
| Copenhague - Marseille | SAS 422.82 € | 297.32 € |

Tableau II.1: prix trajets directs vs trajets avec correspondance (2005)⁽¹⁹⁾

II.2.3 La concurrence peut passer par des liaisons indirectes :

Nos analyses se sont limitées aux concurrences frontales sur des lignes directes. Or, avec le développement des hubs, la concurrence ne passe plus nécessairement par relations directes. Dans certains cas, la concurrence passe par des liaisons indirectes via l'un ou l'autre hub (Figure I-10). De telles concurrences très difficiles à estimer, surtout en l'absence de connaissance détaillée des tarifs pratiqués :

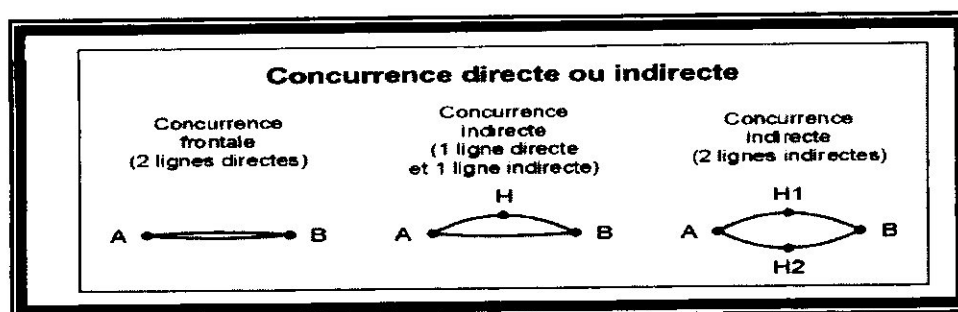


Figure II.1 : concurrence directe vs concurrence indirecte

II.2.4 La saturation des aéroports et l'absence de ciel unique :

La saturation d'un certain nombre d'aéroports européens est une barrière forte à l'entrée en scène de nouveaux opérateurs ou à une extension des opérateurs en place.

Ceci est autant plus vrai que pour une compagnie, disposer d'un slot est un droit acquis qui se répète de saison en saison à condition qu'il en soit fait usage.

Dans les aéroports saturés, les compagnies doivent soit se contenter des plages horaires éventuellement encore disponibles (et généralement moins intéressantes pour la clientèle) soit se tourner vers d'autres aéroports depuis lesquels leurs liaisons n'auront pas nécessairement le succès escompté.

La régulation européenne de 1993 imposant des règles communes pour l'attribution des slots n'a dans les faits pas modifié la situation. Celle-ci se calque en effet sur la philosophie IATA prévoyant le maintien des droits pour les compagnies en place .

Elle prévoit que dans un aéroport saturé, les slots qui ne sont pas utilisés à hauteur d'au moins 80% par leur compagnie leur sont retirés et la moitié des slots doivent revenir aux nouveaux entrants, mais la portée de cette disposition est limitée pour deux raisons. Premièrement, dans les aéroports saturés, il n'y a pour ainsi dire pas de slots disponibles.

Ensuite, ne sont considérés comme nouveaux entrants que les compagnies disposant moins de 3% des slots à l'échelle d'un système aéroportuaire donné. Dans une ville dotée de plusieurs aéroports, ce dernier point peut empêcher le déplacement des vols d'une compagnie d'un aéroport à un autre. La Commission Européenne a cependant commandé une étude sur la question des slots et réfléchi à une modification du système.

Par ailleurs, la Commission européenne et de nombreux observateurs avancent le fait que la fragmentation du contrôle aérien en Europe est également un important facteur limitant la capacité.

II.2.5 Développement de stratégies anti-concurrence par les compagnies:

Certaines compagnies classiques ont réagi à la libéralisation en cherchant à limiter la concurrence, phénomène habituel en économie de marché. L'acquisition d'un concurrent est une formule classique, qui permet le cas échéant de supprimer les doublons et de s'assurer que la compagnie achetée ne se développe pas en concurrence avec la compagnie acquéreuse (par exemple Buzz acquise par Ryanair).

La coopération rapprochée entre deux compagnies centrées sur un même aéroport permet de mettre en œuvre une stratégie commune comme le montre l'exemple de SNBA et Virgin Express.

Dominant toutes deux le marché aérien depuis Bruxelles, elles ont jugé que la concurrence était suicidaire et se sont rapprochées en fondant d'abord un holding commun. Dans un premier temps, les deux compagnies ont continué d'exister et leurs réseaux respectifs ont globalement été maintenus. Cependant, les fréquences ont été rationalisées, permettant une amélioration du taux de remplissage et rendant les avions disponibles pour un déploiement des deux réseaux vers de nouvelles destinations auparavant non-desservies depuis Bruxelles. Dans un second temps (2006), SNBA et Virgin Express ont annoncé leur fusion totale en une nouvelle compagnie appelée Brussels Airlines.

Par ailleurs, certaines compagnies ont conforté leur position dominante au niveau de certains aéroports en y occupant un maximum de slots.

Depuis Paris Orly par exemple, Air France a augmenté ses fréquences de 44% en 10 ans, notamment en développant un système de proposer des vols toutes les 60 voire 30 minutes :

- argument commercial important pour les voyageurs à motif professionnel
- occuper un maximum de slots dans un aéroport aujourd'hui saturé compte tenu du nombre de vols autorisés par les régulations locales (Tableau I-3).

| L'offre Air France depuis Paris Orly en nombre de vols (janvier) | | | | |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 1995* | 1999 | 2005 | 2005/1999 |
| Système "La Navette" | | | | |
| Bordeaux | 234 | 296 | 399 | 1.71 |
| Marseille | 345 | 699 | 543 | 1.57 |
| Nice | 409 | 456 | 543 | 1.33 |
| Toulouse | 308 | 704 | 746 | 2.42 |
| Autres destinations | 2550 | 2718 | 3316 | 1.30 |
| Total | 3846 | 4873 | 5547 | 1.44 |
| % vols Air France à Orly | 51% | 49% | 60% | 1.17 |

* Air Inter au lieu d'Air France, sauf total = Air Inter + Air France

Tableau II.2 : L'offre Air France depuis Paris Orly en nombre de vol

II.3 Relation entre l'Europe et les Etats-Unis :

Nous avons vu la libération respective des deux principaux marchés mondiaux. Mais qu'en est-il aujourd'hui des relations entre ces deux marchés ?

On l'a mentionné précédemment, les Etats-Unis ont forcé la porte du marché européen en signant dès 1992 des accords bilatéraux directement avec certains membres de l'UE.

Fin 2002, après quatre ans de procédure, la Cour européenne de justice (CEJ) a déclaré « illégaux, car contraires au droit communautaire », les accords signés entre sept membres de l'UE et les Etats-Unis. Ces accords faussent entre autres la concurrence et donnent aux compagnies américaines un accès à l'ensemble du réseau européen, alors que les compagnies membres de l'UE n'ont accès qu'à quelques villes des Etats-Unis.

Actuellement les négociations entre américains et européens stagnent quelque peu.

Aux dernières nouvelles, la Commission européenne envisage trois scénarios :

- Poursuivre les négociations ;
- conclure à ce stade un accord avec les Etats-Unis ;
- ou abandonner les négociations et restreindre l'accès américain au marché européen.

II.4 Conséquences de la déréglementation en Europe :

II.4.1 Les faillites de flag carriers : le cas de Sabena et Swissair :

Souffrant de problèmes structurels depuis longtemps, la Sabena a été achevée d'une part par la libéralisation du ciel européen (compagnie peu compétitive ; interdiction des aides d'État) et, d'autre part, par la stratégie de croissance démesurée mise au point par sa partenaire Swissair. Cette démesure fut d'autant plus grave une fois Delta Airlines partie pour Air France.

Les deux compagnies ont disparu presque en même temps et les faillites sont liées : Swissair a entraîné Sabena dans une croissance folle ; en retour, Sabena a contribué à plomber les comptes du SAirGroup, qui n'a pu honorer ses engagements de recapitalisation de Sabena. Cependant, les deux flag carriers sont réapparus sous de nouvelles formes grâce aux « Morceaux » récupérables et à un nouvel effort des investisseurs.

En Belgique, SNBA a opté pour une taille raisonnable, plus en rapport avec le marché national tout en misant à nouveau sur l'Afrique sub-saharienne, compte tenu de la réputation de la Sabena en la matière.

L'offre est bien moindre que du temps de la Sabena et les concurrents ont peu misé sur le marché belge, à l'exception de compagnies middle-cost / low-cost opérant en partie sur les mêmes destinations que SNBA. Le prix de l'équilibre financier de SNBA, sous la contrainte de la libéralisation et d'un interventionnisme étatique en déclin, est donc une dégradation de l'accessibilité aérienne de Bruxelles. La faillite de l'État-Nation belge (1990) n'a sans doute rien arrangé à l'affaire et l'on n'a pas vu en Belgique une mobilisation des hautes sphères de l'État pour sauver la compagnie, comme ce fut par exemple le cas en France lorsqu'il s'est agi de remettre Air France à flot et de la fusionner avec UTA et Air Inter pour la consolider et en faire une compagnie d'envergure mondiale.

En Suisse, les grandes banques et institutions publiques se sont mobilisées pour fonder Air Swiss avec une ambition bien plus grande qu'en Belgique. La desserte des principaux aéroports suisses s'en est trouvée relativement sauvegardée dans un premier temps. Cependant, l'échec économique de Swiss l'a rapidement contrainte à limiter ses ambitions et donc son réseau, au détriment des deux aéroports suisses où elle dominait le marché (Zurich et Bâle). Bâle a d'autant plus perdu qu'elle souffre de la proximité de Zurich.

Dans tous les cas, les concurrents n'ont que partiellement repris l'offre abandonnée, ou ont ouvert des destinations qui n'existaient pas auparavant. Les compagnies low-cost jouent ici un rôle important, en particulier à Genève et dans une certaine mesure à Bruxelles.

Ceci tend à montrer que l'offre de Sabena et Swissair était supérieure aux besoins et aux trafics qu'il était raisonnable d'espérer pouvoir capter. On voit ainsi comment, dans un système de transport libéralisé et concurrentiel, les pouvoirs publics ne contrôlent plus directement leur insertion aérienne dans le système international dès lors que les compagnies ne peuvent a priori plus être financées par eux, sauf exception, et doivent donc être rentables ou disparaître.

Malgré tout, la hiérarchie aérienne Zurich / Bruxelles / Genève / Bâle s'est maintenue en tant que reflet du poids démographique et des fonctions économiques et politiques internationales, et la Suisse peut conserver le luxe de disposer de plusieurs aéroports internationaux dont un d'envergure mondiale.

II.4.2 Les alliances aériennes mondiales :

Bien que des accords de tout type existent depuis toujours entre les compagnies aériennes, les véritables alliances d'envergure mondiale sont d'origine beaucoup plus récente. Le premier réseau mondial n'a en effet vu le jour qu'en mai 1997 avec la création de Star Alliance, première alliance couvrant l'ensemble des 5 continents.

II.4.2.1 Origines des alliances :

Un des enjeux importants qui a suivi la libéralisation était l'optimisation de la distribution. Des groupes de compagnies se sont alors formés autour des principaux GDS. Pour l'Europe, Amadeus regroupait notamment Air France, Lufthansa, Iberia et SAS alors que British Airways, Alitalia, KLM, Olympic Airways et Air Portugal étaient regroupées autour de Galileo. Aux Etats-Unis, Sabre était lié avec American Airlines, Apollo avec United Airlines et US Air, tandis que Worldspan réunissait Northwest, TWA et Delta Airlines.

Bien que ces regroupements n'aient plus grand-chose à voir avec la composition actuelle des alliances, ils furent tout de même l'occasion de premiers rapprochements entre certaines compagnies.

L'enjeu majeur de la compétition est ensuite devenu le réseau (il l'est toujours à l'heure actuelle), le but des compagnies étant de proposer à leurs clients des possibilités qui ne se limitent plus au niveau national ou continental mais bien au niveau mondial. Incapables de quadriller la planète à elles seules les compagnies ont donc entrepris de s'allier afin de tisser des réseaux qui couvrent l'ensemble du globe ou du moins les marchés les plus importants.

Aujourd'hui trois alliances dominent nettement le marché mondial. Star Alliance, créée en 1997, Oneworld créée 2 ans plus tard et Skyteam qui vît le jour en juin 2000.

II.4.2.2 Caractéristiques des alliances aériennes :

La nature des alliances peut varier, mais elle implique en général une série d'actions qui ont pour but l'optimisation de la productivité et de la qualité des services, notamment :

- la mise en commun des systèmes de réservations (GDS).
- l'acquisition mutuelle de parts de société (échanges d'actions sous forme de participations croisées).

- une réorganisation des services en vue de réduire les doublons.
- le partage des coûts notamment au niveau :
 - ✓ de la location des bureaux.
 - ✓ des équipements de maintenance.
 - ✓ du catering.
 - ✓ du personnel au sol/check-in.
 - ✓ des investissements (par ex. commandes groupées pour l'obtention de rabais).
- la mise en place de programmes de voyageurs fréquents (PVF).
- mise en place d'un politique marketing commun.
- les partages de codes.

A l'origine, cette dernière mesure avait pour but de permettre aux petites compagnies d'offrir un choix plus large que ce qu'elles pouvaient proposer seules. Par la suite elle est devenue l'arme principale des alliances pour contrer le protectionnisme des gouvernements.

Aujourd'hui, compagnies européennes, américaines et asiatiques multiplient les accords de code-sharing et doublent ou triplent par la même occasion leur offre sans avoir à augmenter ni leur flotte, ni leur personnel. Les effets bénéfiques de cette pratique pour les compagnies ne sont pas aussi évidents si l'on se positionne du côté du consommateur. Celui-ci peut en effet, après avoir choisi sa compagnie favorite pour un vol confortable, se retrouver embarqué sur une autre compagnie à la qualité de services inférieure et aux infrastructures bien moins haute gamme. Et cela bien entendu sans aucune compensation.

II.4.2.3 L'impact financier :

Grâce à la participation dans les alliances, les compagnies aériennes ont accès à des réseaux internationaux beaucoup plus vastes qui leur permettent de faire croître leur activité rapidement (partages de codes, accès à une nouvelle clientèle grâce aux PVF, accès privilégié à de nouveaux hubs). Il en résulte en général une augmentation importante du chiffre d'affaires mais qui n'est pas toujours suivie par une augmentation du bénéfice. Les trois graphiques ci-après nous montrent l'évolution du chiffre d'affaires pour les compagnies fondatrices des principales alliances entre l'année qui précède l'entrée et l'année qui suit l'entrée dans l'alliance.

Sur les 12 compagnies étudiées, la majorité (10) ont connu une forte progression de leur chiffre d'affaires suite à l'entrée dans l'alliance. Une (Thai Airways) a connu une faible progression alors que pour la dernière (British Airways) le chiffre d'affaires a régressé.

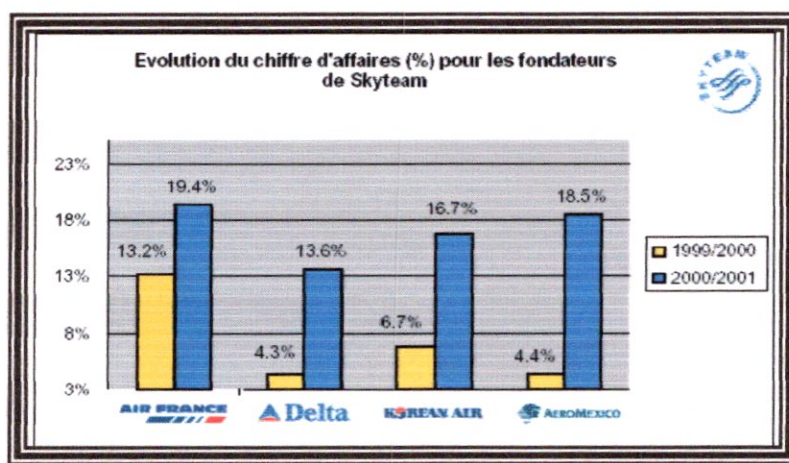


Figure II.2 : Evolution du chiffre d'affaires des compagnies fondatrices de Skyteam suite à leur entrée dans l'alliance ⁽²⁶⁾

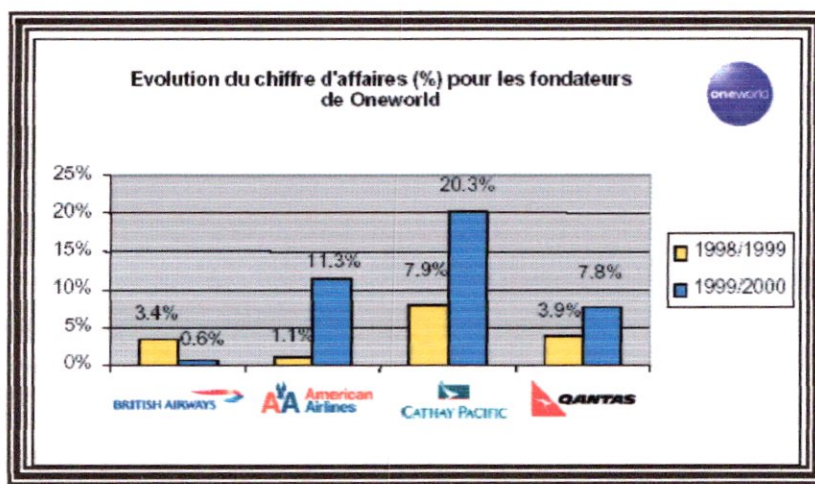


Figure II.3 : Evolution du chiffre d'affaires des compagnies fondatrices d'Oneworld suite à leur entrée dans l'alliance ⁽²⁷⁾

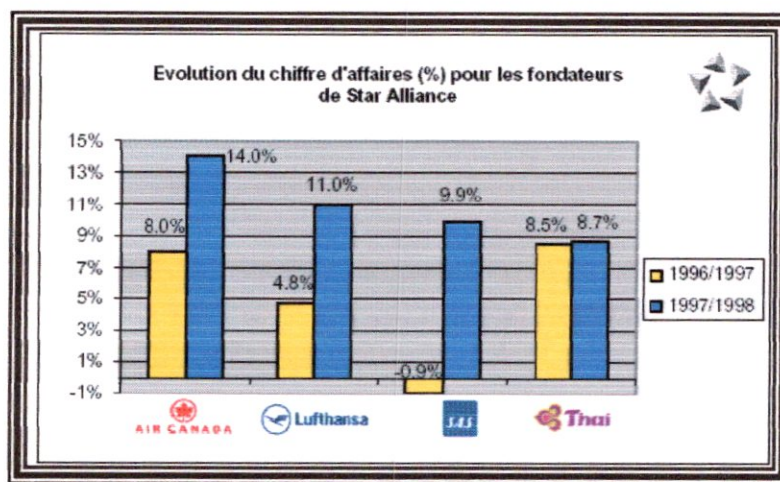


Figure II.4 : Evolution du chiffre d'affaires des compagnies fondatrices de Star Alliance suite à leur entrée dans l'alliance ⁽²⁸⁾

II.4.2.4 Avantages et inconvénients des alliances :

Dans une mesure générale, on peut tout de même affirmer que la participation à une alliance a des conséquences positives pour la plupart des compagnies, même si elles peuvent être perçues différemment selon la position de chacune.

| Avantages | Inconvénients |
|--|--|
| Amélioration des coefficients de remplissage grâce aux partages de codes. | Coûts engendrés par l'adaptation nécessaire aux différents systèmes de l'alliance (GDS, politique de communication, standards de qualité). |
| Réduction des coûts grâce à la mise en commun de nombreux maillons de la chaîne de production. | Une certaine perte de l'identité individuelle de chaque compagnie au profit de celle de l'alliance. |
| Structure du réseau simplifiée grâce à la mise en place des hubs. | Les petites compagnies se voient attribuer des routes secondaires et reléguées au rôle de « feeder ». |

Tableau II.3 : Les avantages et les inconvénients des alliances (compagnies)

Nous le voyons à l'aide de ce tableau, tous les avantages de la coopération sont d'ordre économique. Les compagnies sont donc prêtes à renoncer à un peu de leurs racines et à déléguer une partie de leurs pouvoirs dans le but de tirer un profit maximum des synergies offertes par l'alliance. Ces réductions de coûts et une augmentation de la rentabilité ; bien qu'une « compétition » puisse apparaître au sein de l'alliance, cette dernière permet le maintien d'une certaine qualité de service et des coûts raisonnables pour les passagers, ce qui n'est pas le cas quand une situation monopolistique s'installe.

Evidemment les alliances n'ont pas des avantages que pour leurs membres. Le client reste (ou du moins devrait rester) le centre d'intérêt principal des compagnies. Voici donc pour terminer un aperçu de la plus-value apportée aux clients par le biais des alliances ainsi que les inconvénients engendrés par ces regroupements.

| Avantages | Inconvénients |
|--|---|
| Choix de destinations élargi par la mise en commun des réseaux. | Moins de vols directs à cause du transit obligé via les hubs. |
| Temps de transit optimisé grâce à la structure sous forme de hubs. | Réduction de la fréquence des vols sur certaines lignes jugées moins rentables. |
| Possibilité de collecter des miles bonus sur un nombre plus grand de compagnies. | Augmentation des prix sur certaines routes liée à la position monopolistique de l'alliance. |
| Tarifs « Tour du Monde » attractifs. | Manque de transparence liée à la pratique du code-sharing. |
| Check-in unique sur les vols en correspondance à l'intérieur du réseau. | |
| Procédures uniformisées entre les compagnies (le client s'y retrouve mieux). | |
| Chute des prix sur certaines routes résultant de la compétition. | |

Tableau II.4 : Les avantages et les inconvénients des alliances (clients)

Là aussi le client semble prêt à accepter certains désagréments en contrepartie des nombreux avantages qui lui sont offerts, soient-ils économiques ou pratiques. C'est en tout cas ce que semble indiquer l'augmentation quasi-constante.

II.4.3 L'avènement du low-cost:**II.4.3.1 Les origines :**

Si l'apparition des low-cost sur le marché européen est assez récente (fin des années 1990), ce concept existe depuis une trentaine d'années déjà aux Etats-Unis. Il a été favorisé par la déréglementation, ce qui explique le décalage entre son apparition sur le continent américain et son arrivée en Europe.

Le concept part d'une idée simple formulée par Rollin King et Herb Kelleher, fondateurs en 1971 de Southwest, première compagnie low-cost au monde : « Si vous amenez vos passagers à la destination de leur choix, dans les temps et aux tarifs les plus bas possibles et que vous vous assurez qu'ils prennent du bon temps en le faisant, les gens choisiront votre compagnie ». Trente-trois ans plus tard, Southwest est la compagnie la plus rentable au monde alignant depuis 1972, 31 années de profit consécutives. Avec plus de 65 millions de passagers transportés en 2003 (uniquement sur le réseau domestique américain), Southwest représente 10,7% du marché domestique des Etats-Unis et s'y place ainsi en 4ème position.

La compagnie a perdu de l'argent uniquement lors de sa première année de création et ses bénéfices n'ont diminué que de 1,7% entre 2001 et 2002, contre 10% de moyenne dans le secteur. Enfin sa marge bénéficiaire de 1998 à 2003 a été en moyenne de 9,8% comparée aux 5,9% de l'industrie !

Par ces chiffres le but n'est pas de faire l'apologie de Southwest, ni du concept low-cost, mais simplement de montrer qu'il n'est pas difficile de comprendre l'engouement provoqué par ce « nouveau » système commercial et le rôle de modèle qu'a pu jouer Southwest dans cette nouvelle révolution du transport aérien mondial.

Michael O'Leary, directeur général de Ryanair (compagnie pionnière et leader du lowcost en Europe), déclarait dans une interview du Financial Times en 1998 : « Nous sommes allés étudier Southwest. C'était comme la route pour Damas. C'était la voie à suivre pour faire fonctionner Ryanair ».

II.4.3.2 Comment elles fonctionnent ?

Pas de miracle ! Leur nom le dit bien, les compagnies low-cost ont comme cheval de bataille la réduction des coûts au maximum. Elles fonctionnent en outre sur un modèle économique bien distinct de celui des compagnies traditionnelles. Voici en quelques points les principales différences entre low-cost et majors :

| | Low-cost | Majors |
|---------------------|---|--|
| Réseau | Réseau organisé point à point facilitant la gestion des vols (dans les hubs, les avions doivent s'attendre pour permettre le changement d'avion des passagers en transit => Générateur de retards). | Réseau organisé autour des hubs permettant une plus grande densité des fréquences. |
| Service | Pas de service à bord ou service payant (permet également une réduction du personnel de cabine). | Différents types de services à bord selon les différentes classes. |
| Aéroports | Desserte d'aéroports secondaires => Taxes aériennes moins élevées. Moins de trafic => moins de retards => moins de clients mécontents. | Desserte de plates-formes gigantesques, => trafic élevé difficulté de se faire une place. Coûts élevés des taxes aériennes. |
| Distribution | Via des canaux directs comme des calls centers ou Internet. => Pas de commission à verser => limitation des frais de vente. | Réseau développé via les GDS. Commissions importantes (de l'ordre de 8 à 15%) à reverser aux TO ou agences de voyages. |

| | | |
|----------------------------|--|--|
| Flotte | Homogène et récente =>Economies sur les frais de maintenance (mêmes pièces pour tous les avions), sur le carburant (un avion de nouvelle génération consomme 30% de moins qu'un avion d'une quinzaine d'années). | Très hétérogène notamment à cause des différents types de vols à effectuer (long-courriers et court-courriers). => Engendre des coûts de maintenance élevés, mais également des frais dus à la mise en place de formations différenciées pour les équipages. |
| Documents de voyage | Aucun. Un numéro est attribué pour chaque réservation. Ce dernier est utilisé lors des différentes phases du voyages (check-in,embarquement...). =>Economies ! | Documents habituels que nous connaissons. |
| Classes | Une seule classe =>Plus de place, donc plus de sièges dans les avions. Tarification simplifiée. | Deux voire trois classes sur les long-courriers. |
| Distance | Distance courtes (permettant la suppression du service). | Vols de longue durée rendant la suppression du service impossible. Investissements considérables pour l'achat d'avions d'une portée de plus de 10'000 km. |
| Clientèle | Jeune en majorité (20-40 ans) et de catégorie socioprofessionnelle supérieure. Masculine à 60% | Forte clientèle « business » exigeante. Demande une adaptation des créneaux horaires. |
| Produit | Produit unique facilitant la promotion. | Produit adapté à chaque segment de clientèle. =>Coûts marketing élevés. |

Tableau II.5 : Tableau comparatif entre le mode de fonctionnement des low-cost et celui des compagnies traditionnelles.

II.4.3.3 Menaces pour les compagnies traditionnelles :

Le succès croissant et le développement des compagnies low-cost semblent de nouvelles menaces pour les compagnies dites « traditionnelles ». Selon une étude menée Goldman Sachs Global Investment Research, la part de marché détenue par les low-cost européens devrait atteindre 30% d'ici 2015 (actuellement les low-cost détiennent 11% du marché européen et 25% du marché américain) si leur croissance poursuit le rythme amorcé.

De plus, si la plupart des compagnies low-cost développent principalement de nouveaux marchés sans s'attaquer directement aux marchés des majors, toutes ne fonctionnent pas ainsi. Des compagnies de l'importance de Ryanair ou d'EasyJet, s'attaquent plus directement au marché des compagnies traditionnelles (clientèle affaires, lignes d'approvisionnement des hubs) en ouvrant de nouvelles lignes au départ des hubs. Ces mesures perturbent notamment la structure mise en place par les majors pour les vols d'approvisionnement.

On peut se demander alors quelles sont les réactions des compagnies traditionnelles face à la montée en puissance de ces « perturbateurs » ?

Certaines tentent d'imiter les low-cost et prennent des mesures qui leur permettent de proposer des tarifs plus concurrentiels. C'est le cas de British Airways qui promeut la vente de billets par Internet, de Swiss qui supprime son service sur les vols court-courriers ou encore d'Air France qui a lancé fin mars 2004 une gamme de tarifs qui s'approchent de ceux d'EasyJet ou de Ryanair.

On pense que ces mesures sont « à double tranchant ». En effet la philosophie des low-cost est basée sur l'économie du moindre centime. Cette stratégie imprègne tous les secteurs de l'entreprise et est mise en place dès sa création. Or on imagine mal les quelques mesures prises par certaines majors avoir assez de poids pour leur permettre de proposer des tarifs similaires aux low-cost. Ces mesures pourraient tout au plus décevoir une partie de la clientèle habituée.

L'image de luxe qu'essaie de véhiculer Air France ne correspond par exemple pas forcément aux prix « cassés » qu'elle propose. Cela risque d'éloigner une certaine clientèle qui recherche au travers la compagnie française la notion d'exclusivité, d'élitisme, de confort et non pas celle de compagnie à bas prix accessible au premier venu.

Quant à Swiss, on sait que la suppression des repas sur ses vols court-courriers a donné lieu à de nombreuses critiques qui ont porté un coup à l'image de prestige véhiculée par la compagnie (pour autant que l'image soit encore pouvoir être affectée).

D'autres compagnies (ou parfois les mêmes) décident d'abandonner certaines lignes jugées plus rentables car soumises à une trop forte concurrence des low-cost. C'est le cas d'Air France par exemple entre Genève et Nice.

Enfin, de plus en plus de compagnies « traditionnelles » créent leur propre compagnie « low-cost » afin de récupérer les parts de marché perdues sur le secteur court-courrier. C'est le cas de l'australienne Qantas qui a lancé Jetstar le 26 mai dernier ou encore de BMI Baby, filiale low-cost de British Midland lancée en 2002.

Des trois actions entreprises par les majors pour contrer l'offensive low-cost cette dernière est peut-être la plus efficace dans la mesure où elle n'implique ni une reconversion coûteuse et risquée, ni l'abandon de parts de marché au profit des nouveaux venus. C'est une stratégie offensive qui permet d'intégrer la logique low-cost en partant sur des bases nouvelles, le challenge étant après de faire cohabiter deux types de structures très différentes.

II.4.3.4 Vers des middle-cost ?

La tendance est à la réduction de l'écart entre compagnies traditionnelles et compagnies low-cost. Les premières tentent de réduire leurs coûts afin de proposer des tarifs plus attractifs (il suffit de visiter les sites Internet des principales compagnies européennes pour constater toute l'énergie qui est mise autour des compagnies « petits prix »), alors que les deuxièmes s'installent dans les hubs, renonçant par la même à leur « chasse aux coûts ».

Comme nous l'avons vu plus haut, cette tendance vers une politique de l'entre-deux (qui a donné naissance au terme « middle-cost ») n'est pas sans risque pour les deux parties.

Cette nouvelle orientation n'étant apparue que très récemment, il est trop tôt pour en tirer les réelles conséquences.

II.4.3.5 L'avenir pour les low-cost :

Les low-cost affichent aujourd'hui un carnet de santé excellent et cela ne semble pas prêt de changer.

Toutefois avec l'arrivée massive de nouveaux acteurs (53 compagnies low-cost actuellement en Europe) sur ce marché, la concurrence a fortement augmenté et elle semble mettre en doute la possibilité pour ces compagnies de maintenir leur rythme de croissance effréné. Certaines low-cost ont d'ailleurs déjà subi les conséquences de la compétition qui règne sur ce marché. C'est le cas de Buzz (filiale low-cost de KLM), engloutie par Ryanair en janvier 2003 ou encore de Go (filiale de British Airways) rachetée par Easyjet un an plus tôt.

On le voit, les géants du low-cost ne sont pas prêts à se laisser grappiller des parts de marché. D'autant plus lorsque la menace vient indirectement des majors.

Un autre aspect pose problème aux compagnies à bas prix : elles ne pourront pas croître indéfiniment ! Or c'est justement cette croissance fulgurante qui leur permet de maintenir leur structure actuelle, notamment au niveau des charges salariales. Le maintien des charges salariales au niveau le plus bas, passe par l'engagement d'un personnel relativement jeune. Or pour que le rapport entre les anciens et les nouveaux salariés soit largement à la faveur de ces deuxièmes, il faut pouvoir engager et donc assurer une croissance continue.

Bref, autant de présages qui, à moyen ou long terme parlent en faveur d'une contraction au sein du marché low-cost. Tout comme les majors ont vu leur nombre se réduire (aujourd'hui il ne reste que 3 leaders sur le marché européen qui sont : Air France, British Airways et Lufthansa), le nombre des low-cost va certainement, après la phase d'expansion spectaculaire à laquelle nous assistons, tendre à se réduire à deux ou trois acteurs principaux.

Difficile en effet de concevoir un marché européen accueillant plusieurs dizaines de compagnies à bas prix alors qu'aux Etats-Unis seul une (Southwest) a réussi à se faire une place durable.

II.5 Conclusion :

La libéralisation du transport aérien a conduit plusieurs compagnies vers la faillite ainsi qu'elle a conduit à la privatisation de compagnies majeures ; et plusieurs d'autres

conséquences négatives : comme la saturation des aéroports et des routes aériennes en raison de l'augmentation des mouvements et des correspondances ainsi que les problèmes des heures de pointe... étaient le résultat de ce phénomène.

Mais, il ne faut pas nier que la structure actuelle de cette industrie et le développement terrible du transport aérien n'est qu'un résultat de cette ouverture du marché.

Chapitre III

***La libéralisation
du transport aérien
aux pays maghrébins***

III.1 Introduction :

Suite à l'ouverture du marché américain et européen, ces états ont entrepris de renégocier leurs accords bilatéraux avec les pays maghrébins dans un sens plus libéral afin d'avoir accès à l'ensemble du marché maghrébin.

Mais le seul pays qui semblait prêt à conclure cet accord était le Maroc et profitant de l'expérience du pays américains et européens dans ce domaine la libéralisation du transport aérien au Maroc était très réussie. Ce qui a encouragé la Tunisie à profiter de cette expérience et elle a enfin décidé de libéraliser son transport aérien le 28 janvier 2009.

III.2 Le Maroc :

Avant d'entamer la libéralisation du transport aérien au Maroc on a aimé tout d'abord dire quelques mots sur la structure du transport aérien dans ce pays:

III.2.1 Les trois principaux acteurs de l'aviation marocaine

III.2.1.1 Le ministère des Infrastructures et des Transports

Le ministère des Infrastructures et des Transports marocain est responsable des principaux aspects de l'aviation au Maroc. Il est l'organisme qui octroie les licences, qui procède aux désignations et qui délivre les autorisations pour le transport aérien, et il est le principal responsable en ce qui concerne les mesures législatives et réglementaires dans l'aviation, notamment pour la gestion du trafic aérien (ATM), la sécurité et la sûreté (pour lesquels ce ministère est également responsable des enquêtes en cas d'accident).

Il représente également l'aviation marocaine au niveau international, notamment pour les négociations sur les accords de service aérien.

III.2.1.2 L'Office national des aéroports

L'Office national des aéroports (ONA) est l'agence officielle qui gère les principaux aéroports du Maroc (dix-sept, dont sept ont un statut international; trois aéroports accueillent plus d'un million de passagers par an), qui ont accueilli plus de 7 millions de voyageurs en 2001.

III.2.1.3 Royal Air Maroc

Royal Air Maroc (RAM), la compagnie nationale, effectue des vols internationaux réguliers du Maroc vers des destinations en Afrique, en Europe et en Amérique du Nord, et dessert un réseau domestique et de vols charters. En 2002, la RAM a transporté 3,3 millions de voyageurs vers quarante-quatre destinations.

Son parc aérien compte trente appareils, et la compagnie emploie près de six mille personnes. La question de la privatisation de cette compagnie (à concurrence de 25 %) est considérée comme une question politique prioritaire depuis quelques années, mais RAM appartient en grande partie à l'État, Air France et Iberia en Possédant 4 et 1,3 % respectivement.

Selon des déclarations récentes du PDG de RAM⁽¹⁰⁾, la compagnie a pour but stratégique de faire de sa base de Casablanca un aéroport central entre l'Afrique occidentale et le reste du monde, fonction qui est actuellement remplie par les aéroports de la Communauté d'une manière générale, et Paris en particulier. Depuis 2000, la compagnie est l'actionnaire majoritaire (51 %) d'Air Sénégal, et elle assure les liaisons aériennes qu'effectuait Air Afrique, aujourd'hui disparue, qui desservait l'Afrique occidentale

III.2.2 Les étapes de la libéralisation Marocaine :

Le Maroc a adopté une démarche volontariste pour accélérer la libéralisation de son transport aérien afin d'atteindre 10 millions de touristes à l'horizon 2010.

Dans ce cadre, plusieurs mesures lourdes ont été prises :

- Atteindre 10 millions de touristes à l'horizon 2010 (vision 2010).
- Nécessité d'opérer une discontinuité dans l'évolution :
- Mise en œuvre en début 2004 d'une nouvelle politique de libéralisation du transport aérien au Maroc.

La situation a évolué comme suit :(11)

| | 2003 | 2010 |
|-----------------------------|------|-------|
| • Passagers (en millions) | 5,8 | 15,6 |
| • Rotations (hebdomadaires) | 600 | 1 300 |
| • Vols point-à-point | 40% | 60% |

Objectif à atteindre

III.2.2.1 Un accord d'open sky avec les Etats-Unis en octobre 2000

Le secrétaire américain du Transports Norman Y. Mineta a annoncé que les États-Unis et le Maroc ont signé un accord aérien open sky, L'accord a été signé à Rabat, au Maroc, par l'ambassadeur américain, Margaret Tutwiler D et le Ministre marocain des Transports et de la marine marchande Abdeslam Zenined. L'accord, qui a été finalisée le 11 octobre 2000, établit une relation de transport aérien entre les deux pays, ...

L'objectif de cet accord selon le ministre de transport marocain Karim Ghellab est de communautariser la clause de nationalité contenue dans les accords bilatéraux. Cet accord d'Open sky entre le Maroc et les Etats-Unis d'Amérique ne contient pas de clause de droit d'investissement, puisque les réglementations internes des Etats Unis et de la Communauté prévoient des limites à ne pas dépasser dans le capital de leurs compagnies par des ressortissants d'Etats tiers.

Que contient l'accord en terme « économique » ?

Dès son application provisoire, qui a eu lieu 3 mois après sa signature, toute compagnie américaine ou marocaine, disposant des certificats techniques adéquat, peut voler de tout point des Etats-Unis vers tout point du Maroc sans aucune limitation de fréquence ou de capacité et sans même avoir besoin d'être désignée par sa partie.

Tout opérateur détenant une licence d'exploitation délivrée par une des deux parties, pourra déposer directement son programme de vol à l'autorité aéronautique de l'autre partie. Dans une deuxième phase, après une période n'excédant pas 2 années, conditionnée principalement par la convergence de la réglementation marocaine vers l'acquis communautaire en la matière, les compagnies marocaines se verront ouvrir le droit de transporter des passagers entre deux Etats membres, dès lors que le vol commence ou s'achève au Maroc.

En contrepartie, le Maroc accorde aux compagnies américaine le droit de transporter des passagers entre le Maroc et les pays du voisinage, à charge pour la Communauté d'obtenir l'accord de ces pays tiers. Ce sont les droits de 5ème liberté.

III.2.2.2 Accord global entre le Maroc et l'Union Européenne

- Décembre 2004 : mandat de négociation du Conseil des Ministres de l'UE à la Commission Européenne en vue de la conclusion d'un accord global ;
- ⇒ 1^{er} mandat de ce type dans la région méditerranéenne ;
- 2005 : négociations de l'accord ;

- 14 décembre 2005 : paraphe de l'accord à Marrakech.

L'accord est un véritable Open sky qui, outre la libéralisation des droits aériens, comporte un volet de convergence technique fondamentale pour le rapprochement entre le Maroc l'UE et une clause relative au droit d'investissement. Il va ainsi plus loin que l'Open sky au sens américain du terme, qui se limite en général à la libéralisation des droits de trafic.

Que contient l'accord sur le plan technique ?

Ce volet est important car il donne, la motivation et les moyens de réaliser une ambition d'excellence. Il prévoit, en effet, la convergence de la réglementation technique marocaine vers celle de la Communauté, en termes de sûreté, sécurité, gestion du trafic aérien, etc. Cette convergence est de nature à rassurer les compagnies qui opèrent dans le ciel marocain et donc à les encourager pour y développer leur trafic.

Elle est, également, de nature à renforcer la confiance des passagers européens dans le système de transport aérien marocain, et donc à les encourager à venir plus souvent.

Enfin, l'accord ouvre la voie à la participation du Maroc à un certain nombre de programmes et d'institutions européennes telle l'AESA (Agence européenne en charge des questions de sécurité) et le programme SESAR relatif à la modernisation de la gestion du trafic aérien et la mise en œuvre technique du ciel unique européen qui permettra de coordonner l'élaboration et le déploiement des nouvelles générations de systèmes de contrôle du trafic aérien.

III.2.2.2.1 Principes de cet accord:

- Libéralisation des marchés et simplification des procédures d'autorisation

- Amélioration des conditions de concurrence
- Haut niveau de coopération et d'approchement réglementaire
- Suppression de toutes les limitations de nationalité, de capacité, de fréquences ou de routes, de transporter des passagers entre le Maroc et les pays de l'Union Européenne (droits de trafics de 3ème et 4ème libertés).
- Simplification des procédures d'autorisation des compagnies aériennes par les autorités de l'aviation civile en supprimant la désignation.
- Libéralisation, pour les compagnies marocaines les droits de trafic sur les routes entre les pays de l'Union Européenne (5ème liberté)
- Libéralisation pour les transporteurs aériens européens des routes au-delà du Maroc vers des pays du voisinage de l'Union Européenne.
- Possibilité pour le Maroc de présenter à un comité mixte instauré pour la gestion de l'accord les demandes d'investissement majoritaire marocain dans une compagnie aérienne européenne.
- De manière réciproque, présentation au même comité mixte des demandes d'investissement majoritaire des européens dans un transporteur aérien du Maroc.

III.2.2.2 Intérêt de l'accord

A. Pour le Maroc :

- ↳ Profiter de tout le potentiel aérien européen
 - Amener dans le ciel marocain d'autres compagnies européennes majeures nécessaires à l'atteinte de l'objectif de 10 millions de touristes à l'horizon 2010.
- ↳ Ouvrir de nouvelles opportunités aux compagnies marocaines
 - Desservir librement n'importe quelle route aérienne entre le Maroc et l'Union Européenne sans limitation de capacité et de fréquence
 - Accéder au marché intra-européen (5^{ème} liberté)
 - Ouvrir la possibilité d'investir (contrôler) dans une compagnie européenne
- ↳ Introduire une démarche d'excellence vers les standards réglementaires européens
 - Sécurité
 - Sûreté
 - Gestion du trafic aérien

- Protection des consommateurs
- Protection de l'environnement.

B. Pour l'Union Européenne :

- Élargir le marché européen de transport aérien: nouvelles opportunités pour les compagnies
- Accompagner les investissements européens au Maroc notamment dans les nouvelles stations touristiques

C. Pour la région euro-méditerranéenne:

- Créer un précédent permettant d'initier une intégration euro-méditerranéenne dans le transport aérien
- Assurer une complémentarité avec d'autres accords régionaux (accord de libéralisation entre pays arabes dans le cadre de l'ACAC)
- Offrir des opportunités de coopération Sud-Sud grâce à l'expérience acquise.

III.2.2.4 L'accord de libéralisation du transport aérien entre le Maroc et le Canada :

Le Maroc et le Canada ont signé, le 9 Fév 2010 à Québec, une déclaration conjointe relative à l'accord de libéralisation du transport aérien entre les deux pays. Une fois ratifié, cet accord devra se traduire notamment par une multiplication des compagnies et des fréquences de liaison entre les deux pays et une concurrence qui se traduirait, en particulier, par une baisse des prix des billets de voyages entre les deux destinations.

Cette déclaration conjointe a été signée par le ministre de l'Équipement et des transports, M. Karim Ghellab, et le ministre d'État canadien des transports, M. Rob Merrifield, en présence, notamment de l'Ambassadeur du Maroc au Canada, Mme Nouzha Chekrouni.

Ce nouvel accord libéral relatif aux services de transport aérien remplace celui du 14 février 1975.

Il prévoit notamment la multidésignation des entreprises de transport aérien, la levée des restrictions concernant la capacité et les fréquences, la libéralisation des 3èmes et 4èmes

libertés, ainsi que 2 points en 5^e liberté pour chaque pays. Les deux points seront désignés en Europe pour le Canada, et aux Etats-Unis pour le Maroc.

Dans une déclaration à la MAP, M. Ghellab a expliqué que l'accord permettra la multiplication des compagnies aériennes et aura des effets positifs en particulier en matière de concurrence et de liberté concernant la capacité et les fréquences.

Rappelant les avantages multiples de l'accord d'Open Sky, à divers égards, il a ajouté que cet accord permettra notamment la libéralisation des marchés et l'amélioration des conditions de concurrence.

Les deux ministres ont aussi enregistré avec satisfaction l'évolution du trafic aérien entre les deux pays et les résultats positifs de la politique réussie de la libéralisation du secteur du transport au Maroc.

Le trafic international entre le Maroc et le Canada a enregistré une croissance de 11,63 pc en 2008 contre 5,49 pc en 2007. La compagnie marocaine Royal Air Maroc dessert le Canada à raison de 7 fréquences par semaine sur la ligne Casablanca-Montréal-Casablanca. Aucune compagnie canadienne ne dessert actuellement le Maroc.

Remarque

Cet accord "**Ciel ouvert**" permettra aux transporteurs aériens marocains comme canadiens de s'adapter plus facilement au marché actuel. Il offre entre autres la possibilité aux compagnies d'ajuster leurs tarifs ou d'utiliser les vols d'autres compagnies.

"Les voyageurs à destination ou en provenance du Maroc pourront profiter de tarifs et de services plus concurrentiels" a expliqué le ministre canadien des Transports, Rob Merrifield. "Les transporteurs aériens pourront aussi avoir recours aux vols d'autres compagnies pour offrir des services aériens" ⁽¹¹⁾.

Les règles en vigueur sur le transport aérien entre le Maroc et le Canada dataient de 1975. Ce dernier a d'ailleurs signé des conventions de "**Open sky**" avec plus de 50 pays depuis 2006.

III.2.3 La stratégie donnée sous forme d'une interview avec le ministre de transport marocain ⁽¹⁰⁾ :

On rapporte ici l'interview accordé par Mr Ghellab au quotidien le matin :

Question : (Le Matin)

Réponse : (Karim Ghellab)

Question 1:

Le débat n'est plus l'ouverture du ciel mais le développement de l'aérien dans un cadre libéral. Peut-on dire que le Maroc est dans cette phase de développement de l'aérien ?

Réponse 1:

Oui. Nous sommes arrivés à définir et à mettre en œuvre la libéralisation dans le secteur des transports aériens. La logique intermédiaire « un peu libéralisé, un peu protectionniste » est derrière nous. La libéralisation du transport aérien est, aujourd'hui, dans les faits. C'est important de souligner cette étape dans la réforme du transport aérien.

Cette libéralisation n'est pas faite pour ouvrir l'espace aérien mais pour permettre au transport aérien de se développer conformément à la politique aérienne mise en place par les pouvoirs publics. Le transport aérien ne se pose plus en frein mais en levier d'action pour le développement du pays, notamment du tourisme.

Le second acte important est la libre entreprise dans le secteur de l'aérien. La création d'une compagnie aérienne, l'ouverture d'une ligne aérienne sont devenues possibles. Toutes les règles opérationnelles d'investissement dans le secteur de l'aérien sont détaillées dans le référentiel de la régulation du transport aérien au Maroc. Les règles opérationnelles de la libéralisation sont disponibles et peuvent être consultées par un investisseur pour monter son projet, conformément au cahier des charges fixant les conditions d'octroi d'autorisation d'exploitation des services aériens de transport public régulier et non irrégulier.

Question 2:

Le transport aérien et le développement du tourisme sont liés. Cette réforme en fait-elle ce vecteur de développement tant souhaité par le secteur touristique ?

Réponse 2 :

Le transport aérien était un frein au développement du tourisme par les capacités aériennes en termes du nombre de sièges, de fréquences, de types de lignes et de natures de lignes.

Le fait que tout le transport aérien passait par le hub Casablanca était aussi un puissant frein au développement du tourisme. Les natures de vol, les origines-destinations, les fréquences, les prix ne favorisaient pas une politique touristique et des objectifs importants comme ceux visés par l'échéance 2010, soit 10 millions de touristes.

Les besoins du tourisme en transport aérien de la vision 2010 sont identifiés. Le résultat est qu'il faut multiplier par 3 les capacités aériennes actuellement offertes. Le Maroc qui transporte en 2003 quelques 5 millions de passagers devra offrir une capacité de 15 millions à l'horizon 2010. Cette date-butoir correspond à la mise en œuvre du Plan Azur qui prévoit la construction de 5 stations balnéaires.

Donc, on peut dire que le transport aérien peut être un vecteur et non plus un frein au développement touristique. La libéralisation de l'aérien va permettre à des opérateurs de créer les lignes qui manquent sur les destinations appelées à être des pièces importantes dans le développement touristique du pays.

Question 3:

Pour développer le tourisme, c'est une politique " de point à point ", en somme, qui va être favorisée dans le transport aérien ?

Réponse 3:

Absolument. Des études ont été menées dans ce sens. Ceci dit : c'est un serpent qui se mord la queue. Si le taux de remplissage des hôtels est satisfaisant, cela signifie qu'il faut

assurer le transport aérien mais en même temps s'il n'y a pas transport aérien comment faire pour remplir les hôtels ? Le taux de remplissage des hôtels correspond aussi à un taux de remplissage des avions. Il faut faire en sorte que les lignes créées soient des lignes rentables.

La rentabilité d'une ligne se fait dans l'hypothèse où la capacité hôtelière existe, avec un répondant de la promotion menée à cet effet dans les pays émetteurs. C'est un tout : l'aérien dédié au tourisme, c'est l'hébergement, le marketing et l'offre de transport. Il y'a une grande coordination avec le ministère du tourisme pour cibler pays par pays les lignes à ouvrir.

Question 4:

Quel contenu donnez-vous à l'expression " libéralisation totale du transport aérien ?

Réponse 4:

Il y'a quelques mois, il n'était pas évident de donner une réponse favorable et immédiate à un opérateur qui voulait ouvrir une ligne régulière sur le Maroc. Il y'a 2-3 ans, la réponse était non. Il y'a quelques mois c'était encore le flou artistique. Maintenant, les choses sont plus claires et précises : c'est oui. Le discours Royal aux Assises Nationales du Tourisme qui viennent de se tenir à Casablanca, est un peu plus explicite où il est dit que " le projet de réforme de la carte du ciel vient d'être achevé ”.

Question 5:

Le ciel s'ouvre mais à quelles conditions ?

Réponse 5:

Comme dans les autres secteurs, il y'a des procédures à respecter pour un investisseur dans le secteur de l'aérien. Des règles sont mises en place non pas pour dissuader les investisseurs mais au contraire pour les protéger et sécuriser l'investissement dans l'aérien. Dans l'étape actuelle, il s'agit de poursuivre une libéralisation du secteur en encourageant le développement du charter et du régulier point à point et en autorisant la libre concurrence entre les compagnies aériennes qui opèrent ou qui vont opérer dans le ciel marocain.

Question 6 :

En un mot les conditions mises à l'ouverture de la carte du ciel vous paraissent attractives et devraient faciliter l'arrivée d'investisseurs nationaux ou étrangers, en particulier pour assurer l'exploitation de nouvelles lignes aériennes ?

Réponse 6:

Non seulement nous le pensons mais nous l'avons démontré. Nous avons ouvert entre Paris et Marrakech, Madrid et Marrakech, avec des investisseurs privés, des lignes qui n'existaient pas. Madrid-Fès, Barcelone-Marrakech sont à l'étude. L'intérêt des investisseurs est là. Ce qu'ils demandent, c'est un cadre propice à l'investissement (rentabilité assurée, potentiel de développement, vision du tourisme cohérente, etc).

Question 7:

La question des charters a évolué avec l'autorisation accordée pour les charteristes de transporter des passagers à partir du Maroc ?

Réponse 7:

Tout à fait. C'est une disposition qui n'est pas venue du ciel...Elle a été établie pour améliorer la rentabilité des compagnies charters qui assurent ou assureront des liaisons avec des villes marocaines. C'est une nouvelle opportunité qui est offerte par la libéralisation du ciel marocain.

C'est un schéma qui peut fonctionner avec la Turquie. Les turcs peuvent venir en touristes au Maroc et les marocains peuvent partir en vacances en Turquie. Le marché existe. Les compagnies charters réclamaient cette possibilité de pouvoir emmener des voyageurs marocains à l'étranger.

Question 8:

Dans cette configuration qui se met en place, la question est : quel rôle pour la RAM ?

Réponse 8:

La RAM a déjà réagi sur plusieurs plans. Le premier et le plus important est celui de la création, en accord avec le gouvernement, d'une nouvelle compagnie spécialisée dans le point à point. Comme nous l'avons dit, le touriste veut aller directement vers sa destination. Il ne veut plus faire de détour.

La RAM a décidé de créer une filiale low-cost. Cette décision s'inscrit dans la vision 2010 qui a montré que le développement du tourisme passe aussi par la présence d'autres acteurs sur le créneau du transport aérien. Dans cette perspective, il faut rappeler que les études ont montré que nous devons passer de 600 à 1300 lignes aériennes pour atteindre nos objectifs. La RAM en créant cette compagnie low-cost s'inscrit dans cette perspective.

La RAM comme les autres investisseurs entend ainsi saisir les opportunités qui vont se présenter à l'avenir.

Le projet est de créer environ 80 fréquences par an. Dans le scénario, 50 % de cette croissance doit être assurée par des opérateurs étrangers, 20 % par des privés marocains et 30% par cette compagnie low-cost que la RAM est en train de créer.

Avec un cadre libéral, les acteurs qui sont capables de développer l'aérien et la politique aérienne doivent permettre de développer le transport aérien, c'est-à-dire d'augmenter les fréquences à la hauteur et au rythme voulus.

Question 9:

Dans beaucoup de pays, le charter est subventionné. Quelles mesures ont été prises sur ce plan précis ?

Réponse 9:

Les subventions n'existent pas dans tous les pays. Nous réfléchissons sur la possibilité d'apporter des soutiens financiers mais il faut le souligner : tout n'est pas basé sur la question des subventions. Notre démarche n'est pas de financer les lignes déficitaires. Une ligne se développe ou elle ne se développe pas. On peut imaginer des subventions de démarrage mais la ligne doit dégager des bénéfices pour continuer à exister.

Elle doit vivre par elle-même. La rentabilité économique des lignes est une exigence de base. Ce qui rend rentable une ligne, ce n'est pas les subventions mais la vente des destinations. La réduction des coûts des services au sol de 50 % est une forme de subvention que le Maroc met à la disposition de toutes les compagnies aériennes.

Question 10:

Outre la RAM, quel sera le rôle de l'ONDA dans cette nouvelle dynamique à travers justement les points de service au sol, des redevances aéroportuaires et de la définition des créneaux horaires ?

Réponse 10:

Les aéroports ont un rôle important à jouer. Le dispositif est déjà mis en œuvre au niveau des aéroports pour accompagner ce développement du tourisme et de l'aérien. On peut, dans ce cadre, citer l'arrivée d'un nouvel opérateur de Handling. Sur les principaux aéroports du Royaume, les transporteurs auront le choix entre 2 opérateurs de Handling, la RAM ou le Groupe Globalia-Tap-Atlanta-Finance.Com. Les tarifs passent de 2200 euros à 1080 euros pour les avions de type 737.

La gestion des créneaux horaires qui était assurée par la RAM est maintenant gérée par un "comité slot", au niveau des aéroports et au niveau de l'aviation civile. La réforme du Handling accompagne le libéralisme de l'aérien par la chute des coûts et par une plus grande régulation de la concurrence. Les nouvelles lignes qui vont se créer auront une tarification très, très basse voire nulle au niveau des redevances aéroportuaires.

III.2.4 Libéralisation du transport aérien et le triple des capacités touristiques marocaine :

Le secteur du tourisme constitue un levier de croissance pour la Tunisie et pour le Maroc dans le sens où il représente la principale source d'investissement et de création d'emplois. Les deux pays partagent la même cible (principalement les touristes européens) mais également les mêmes avantages comparatifs (soleil, proximité, tarifs bas).

En dépit de la diversité de son offre, le Maroc a toujours été devancé par la Tunisie en termes de nombre de visiteurs. Pour la première fois, en 2007, le nombre de touristes accueilli par le Maroc a dépassé celui de la Tunisie (7,45 contre 6,7 millions).

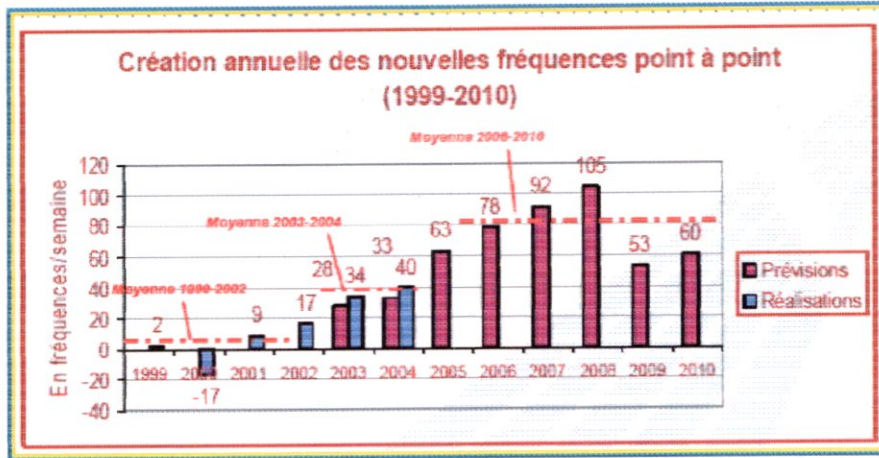


Figure (III-1) création annuelle des nouvelles fréquences point à point ⁽¹¹⁾

- Énormes besoins pour la période 2006-2010
- Nécessité d'entrée de nouveaux opérateurs notamment à partir d'Europe.

III.2.5 Conséquences de la libéralisation marocaine:

Donc, on peut dire que la libéralisation a permis :

- à des compagnies Marocaine de voler librement vers le territoire de l'autre partie.
- La libéralisation de l'aérien va permettre à des opérateurs de créer les lignes qui manquent sur les destinations appelées à être des pièces importantes dans le développement touristique du pays.
- Augmentation des fréquences à la hauteur et au rythme voulus.
- Un développement de l'offre de vols, la baisse des tarifs et l'augmentation du choix pour les consommateurs. En outre, il contribue au développement du secteur touristique et de l'emploi au Maroc.
- Multiplication des compagnies et des fréquences de liaison entre les deux pays et une concurrence qui se traduirait, en particulier, par une baisse des prix des billets de voyages entre les deux destinations.

- La multidésignation des entreprises de transport aérien, la levée des restrictions concernant la capacité et les fréquences, la libéralisation des 3èmes et 4èmes libertés, ainsi que 2 points en 5è liberté pour chaque pays. (avec le Canada).
- L'ouverture du marché aérien et la baisse des tarifs aéroportuaires a stimulé l'arrivée de nouvelles compagnies aériennes régulières et trois compagnies low-cost : ex « Air Arabia Maroc » : Un opérateur aérien low cost, créé par la compagnie « Air Arabia » en partenariat avec « Régional Airlines » et la banque bahreïnienne « Ithmar », a été lancé mercredi 29 Avril 2009 à l'aéroport international Mohammed V de Casablanca.
- **Résultats très positifs en 2004 :**
 - Trafic aérien global : +15 %
 - Régulier international : +22%
 - Desserte de/vers Europe : +11 nouvelles compagnies
- **Qui continuent en 2005 :**
 - Trafic aérien global (à fin octobre) : +18 %
 - Aéroport de Marrakech dépasse 2 millions de passagers dès novembre : le trafic aérien a presque doublé en deux ans.

III. 3 La Tunisie :

III.3.1 Introduction

La Tunisie a décidé de libéraliser son transport aérien. La décision a été prise le 28 janvier 2009 lors d'un conseil ministériel présidé par le chef de l'État. Il reste désormais au gouvernement à mettre cette décision en pratique et à annoncer un calendrier précis. Depuis longtemps, le pays fait l'objet de pression pour qu'il adhère, comme le Maroc, aux programmes ciel ouvert ou « open sky ». Cela est important pour la Tunisie si elle veut attirer les touristes et les investisseurs.

III.3.2 L'open sky entre la Tunisie et les pays maghrébin

III.3.2.1 La libéralisation entre la Tunisie et le Maroc

Le Maroc et la Tunisie ont décidé de libéraliser le transport aérien entre leurs deux territoires dans le but de promouvoir le développement de ce secteur dans un cadre de libre

concurrence qui contribuera à intensifier les flux d'échange économiques et touristiques bilatéraux.

Cette décision a été prise à l'issue de consultations aéronautiques menées le 25 novembre 2006 à Tunis par les directeurs de l'aviation civile marocaine et tunisienne.

Ces consultations ont eu lieu pour actualiser l'accord aérien signé entre les deux pays le 10 juin 1958, rappelle la même source ⁽¹²⁾.

"Compte tenu de l'évolution de l'environnement du transport aérien international, caractérisé par une tendance vers une libéralisation et une ouverture des marchés à la concurrence, les deux parties ont décidé de libéraliser le transport aérien entre le Maroc et la Tunisie, s'inscrivant ainsi dans le cadre du programme de libéralisation entre les Etats arabes adopté par le Sommet de Beyrouth en 2002", ajoute le communiqué ⁽¹²⁾. L'actualisation de cet accord aérien intègre également les recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) relatives aux aspects sécurité et sûreté dans l'industrie du transport aérien.

Cet accord de libéralisation, précise le communiqué, sera accompagné par la mise en place d'un programme de coopération entre les différents opérateurs aériens dans les domaines de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, la navigation aérienne, la gestion aéroportuaire, la maintenance avion et moteurs, la formation et l'établissement d'accords code share (partage de code).

III.3.2.2 La libéralisation entre la Tunisie et la Libye:

Au moment où le gouvernement tunisien examine l'opportunité d'élaborer un programme de libéralisation du transport aérien avec les pays arabes, européens et américains et établir un calendrier à cet effet, d'ouvrir, à compter de l'année 2009, tous les aéroports devant les compagnies tunisiennes de transport aérien, y compris l'exploitation du trafic aérien régulier, d'exonérer la compagnie nationale "Tunisair" de l'impôt sur les bénéfices pendant 5 ans, compte tenu de son programme d'investissement dans le renouvellement de sa flotte et enfin d'élaborer une étude prospective sur l'avenir des liaisons aériennes à long terme, le parlement de ce pays a adopté l'accord de transport aérien avec la Libye conclu le 26 avril 2008.

L'accord, qui remplace celui de 1973, vise à adapter les réglementations relatives au transport aérien dans les deux pays, notamment en matière de sécurité de l'aviation civile.

Les députés sont interrogés sur la possibilité de conclure des accords similaires avec les autres pays du Maghreb.

Il est à rappeler que les relations entre la Tunisie et la Libye s'intensifient, le volume des échanges commerciaux a connu une importante évolution, en 2007, dépassant les deux milliards de dollars, contre 1.790 millions de dollars, en 2006, 1.274 millions de dollars, en 2005, et 960 millions de dollars, en 2004⁽¹³⁾.

Donc

Le transport aérien aujourd'hui est complètement ouvert entre la Tunisie, le Maroc et la Libye, ce qui signifie que les compagnies aériennes de ces trois pays ont libre accès au ciel des autres. La Mauritanie d'ailleurs en bonne voie pour les rejoindre.

III.3.3 La libéralisation entre la Tunisie et l'Union européenne :

La Tunisie va entamer à la fin cette année des négociations avec l'Union européenne pour libéraliser son ciel et travaillera avec le Canada et les Etats-Unis à des accords bilatéraux.

Tunis air, la compagnie nationale va être confrontée à une intensification de la concurrence avec l'ouverture du ciel. La Tunisie aurait décidé de libéraliser son transport aérien. La décision a été prise le 28 janvier 2009 lors d'un conseil ministériel présidé par le chef de l'État. Depuis longtemps, le pays fait l'objet de pression pour qu'il adhère, comme le Maroc ou la Libye, aux programmes ciel ouvert ou « open sky ». Cela est important pour la Tunisie si elle veut attirer les touristes et les investisseurs.

Côté Europe, un projet d'accord a été soumis au tunisien portant sur la libéralisation des droits du transport aérien, tant passagers que marchandises, la déréglementation des tarifs ou la consolidation de la coopération sur la navigation aérienne. Les choses avancent d'ailleurs également avec le Canada, et avec les Etats-Unis.

Remarque

La libéralisation a débuté avec l'ouverture de tous les aéroports tunisiens aux compagnies charter Karthago et Nouvel Air qui viennent de se rapprocher.

Ces deux compagnies regroupées et consolidées vont pouvoir ainsi concurrencer la compagnie nationale Tunisair.

Cette dernière vient d'ailleurs d'adopter un programme d'investissement de 1 Md € pour renouveler sa flotte.

La Tunisie, qui a vu le nombre de passagers transitant par ses aéroports passer de 6,5 millions en 1993 à 11 millions en 2007, souhaite poursuivre ce développement⁽¹²⁾.

III.3.4 La stratégie de libéralisation estimée adoptée par la Tunisie :

En Europe, la libéralisation s'est faite progressivement par "paquets" de 1987 à 1997. En Tunisie, la libéralisation se fait progressivement sur un minimum de 3 ans pour permettre le poursuit à niveau et pour que l'entrée des compagnies à bas coût se fasse par étapes. Tunisair a déjà entamé sa mise à niveau depuis le début des années 2000 avec d'excellents résultats. Il reste cependant quelques réformes visant essentiellement l'amélioration de la productivité de tous les facteurs de production (flotte, personnel...) et l'instauration d'un système de réduction de coûts permanents.

Elle va d'abord permettre aux compagnies du pavillon national et notamment à Tunisair mais également aux compagnies régulières européennes qui opèrent déjà sur la Tunisie d'intensifier leur présence permettant l'augmentation des fréquences et des capacités sur tous les aéroports européens profitant ainsi de la caducité des limitations imposées par les accords aériens actuels.

Les compagnies charter desservant la Tunisie :

La libéralisation du ciel marocain a certes provoqué une croissance à deux chiffres dans les arrivées aux aéroports mais n'a pas généré d'augmentation dans les nuitées d'hôtel qui ont, au contraire, reculé de 3% en 2008 par rapport à 2007. Deux explications à cela : les Marocains résidents à l'étranger ont intensifié leurs voyages et le tourisme résidentiel a progressé mais pas le tourisme classique packagé.

La libéralisation va d'abord permettre aux compagnies du pavillon national et

notamment à Tunisair mais également aux compagnies régulières européennes qui opèrent déjà sur la Tunisie d'intensifier leur présence dans un environnement plus libéral permettant l'augmentation des fréquences et des capacités sur tous les aéroports européens profitant ainsi de la caducité des limitations imposées par les accords aériens actuels

Dans ce contexte, Tunisair sera en concurrence non seulement avec les compagnies régulières étrangères mais aussi avec les compagnies low-cost mais probablement, uniquement sur les axes à forte densité de trafic (Paris, Madrid, Rome, Londres etc.) car les véritables low-cost ne s'intéressent pas à tous les axes et ne sont pas présents au départ de tous les aéroports.

Fort heureusement sur ces dessertes, Tunisair et les compagnies traditionnelles sont suffisamment outillées pour offrir un produit et un service attractifs aux clients, ce qui n'est pas le cas des low cost. Tous les passagers ne sont pas la cible des low-cost et combien de passagers se sont détournés des low-cost après plusieurs mésaventures subies.

III.3.5 Conséquences de la libéralisation en Tunisie :

En effet, le transport aérien a déjà été complètement ouvert entre la Tunisie, le Maroc et la Libye, ce qui signifie que les compagnies aériennes des trois pays ont libre accès au ciel des autres. La Mauritanie est d'ailleurs en bonne voie pour les rejoindre.

Côté Europe, un projet d'accord a été soumis au tunisien portant sur la libéralisation des droits du transport aérien, tant passagers que marchandises, la déréglementation des tarifs ou la consolidation de la coopération sur la navigation aérienne.

Les choses avancent d'ailleurs également avec le Canada qui a signé un préaccord en février dernier, et avec les Etats-Unis :

Les conséquences suivantes devant nécessairement accompagner cette ouverture :

- ❖ L'apparition des compagnies low cost en Tunisie comme conséquence directe de la libéralisation du transport aérien (l'Open Sky). (Mais Tunisair reste agressive sur le marché avec le lancement d'une *nouvelle* liaison entre l'île de Djerba et Londres à raison de deux vols par semaine, peu après avoir d'ailleurs lancé les lignes entre Djerba , Milan et Madrid).
- ❖ Aux compagnies du pavillon national et notamment à Tunis air mais également aux compagnies régulières européennes qui opèrent déjà sur la Tunisie d'augmenter leur fréquences et capacités.

- ❖ Que, Tunisair soit en concurrence non seulement avec les compagnies régulières étrangères mais aussi avec les compagnies low-cost mais probablement uniquement sur les axes à forte densité de trafic (Paris, Madrid, Rome, Londres etc.) car les véritables low-cost ne s'intéressent pas à tous les axes et ne sont pas présents au départ de tous les aéroports.
- ❖ Avec l'Union Européenne, le renforcement de l'industrie touristique, offrira un plus grand choix aux voyageurs tunisiens mais constituera un nouveau défi pour Tunis air qu'elle saura sans nul doute relever grâce à la compétence et au dévouement de son personnel.

III.3.6 Conclusion :

En conséquence, si la libéralisation a bouleversé le ciel marocain, la libéralisation en Tunisie aura certainement un impact plus limité car la Tunisie a déjà et depuis longtemps libéralisé l'activité charter et fortement modifié ses accords aériens au niveau du régulier permettant le développement progressif de la présence des compagnies tunisiennes et européennes voire même les low cost (tuifly, transavia, air berlin, click air...).

On note que l'espace aérien tunisien ouvert représente un marché de neuf aéroports internationaux, avec une capacité d'accueil de 19 millions de passagers par an, cela ouvre bien sur bien des appétits surtout sur la rive nord et outre-Atlantique.

Chapitre IV

Situation actuelle du transport aérien en Algérie

VI.1 Introduction :

Avant d'arriver, au vif du sujet qui est la proposition de la libéralisation du transport aérien en Algérie. Mais, il faut tout d'abord voir la situation actuelle du transport aérien dans ce pays sur les deux réseaux : domestique et international.

VI.2 Analyse de contenu des accords aériens bilatéraux en Algérie :

VI.2.1 Les clauses administratives ou générales :

Lois et réglementations applicables :

Tous les accords aériens bilatéraux sont unanimes à ce sujet. En effet, conformément à l'article 11 de la convention de Chicago, ceux-ci admettent tous, le principe de l'application des lois et réglementation de chaque partie contractante à l'entrée, au séjour et à la sortie de son territoire des aéronefs de l'autre partie à la navigation internationale. Le principe est retenu en ce qui concerne l'entrée, le séjour et la sortie des équipages, passagers et marchandises tel que les réglementations relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, au passeport, à la douane et à la santé.

- Licences, brevet et certificats.
- Exonération.
- Propriété et contrôle des entreprises de transports.

VI.2.2 Les clauses des services agréés :

L'examen sommaire de tous les accords aériens bilatéraux algéro-états tiers dénote une large ressemblance et analogie sur le plan de la présentation et de l'esthétique des traités. L'Algérie s'est fortement inspiré au plan de la forme, plus par le modèle d'article du projet d'accord de transport de Chicago, que par celui de Bermudes I et encore moins par le prototype d'accord aérien de la commission africaine de l'aviation civile CAFAC.

VI.2.2.1 Désignation des transporteurs aériens :

Les accords aériens bilatéraux abordent la question de la désignation des transporteurs agréés sous différentes formes.

VI.2.2.2 L'autorisation d'exploitation :

Tous les accords aériens exigent l'échange de l'autorisation d'exploitation. Ce document représente et met en avant la manifestation matérielle et pratique du consentement de l'état à être lié en matière aéronautique au plan internationale. Elle constitue la condition pour toute exploitation de liaisons aériennes entre deux ou plusieurs états.

VI.2.2.3 Libertés de l'air échangées :**A. Les premières et deuxièmes libertés de l'air**

Hormis l'accord algéro-français de 1963 tous les accords aériens bilatéraux conclus entre l'Algérie et les autres états tiers comportent la clause d'échange de premières et deuxièmes libertés.

B. Les troisièmes et quatrièmes libertés

Les principales et fondamentales libertés à savoir les troisièmes et quatrièmes libertés sont échangées entre l'Algérie et les autres états tiers avec lesquels elle entretient des relations aériennes. Tous les accords aériens bilatéraux énoncent que les entreprises aérienne désignées par les deux gouvernements respectifs, bénéficient sur le territoire de l'autre partie du droit de débarquer et d'embarquer des passagers, des marchandises, et du courrier aux escales et sur les routes. L'échange de droits de trafic aérien concerne, en générale, uniquement une escale sur le territoire de l'autre partie contractante.

Exemples

Grande -Bretagne : Londres

Italie : Rome

Pays-Bas : Amsterdam

Grèce : Athènes

Belgique : Bruxelles

Maroc : Casablanca

Tunisie : Tunis

Egypte : le Caire...

Cependant, avec certains états communautaires notamment la France et l'Espagne, les accords bilatéraux prévoient entre deux ou plusieurs escales :

- France : parie, Marseille, Lyon, Lille, Toulouse, Nice.
- Espagne : Barcelone, Madrid, palma et alicante.

C. La cinquième liberté

Aucun des accords aérien bilatéraux conclus entre l'Algérie et les différents états tiers ne comporte l'échange de droits de trafic de cinquième liberté. Les tableaux des routes ne mentionnent aucune escale expresse sur les territoires de pays tiers.

D. Cabotage

Il est à noter que deux accords aériens bilatéraux conclus respectivement avec le Royaume-Uni de Grande-Bretagne, de l'Irlande du nord et les Pays-Bas écartent solennellement l'octroi et l'usage du droit de cabotage.

VI.2.3 Les clauses de capacité et de fréquences :

Le traitement de la question des capacités et fréquences ne semble pas bénéficier d'un traitement homogène .en effet aucuns accords aériens bilatéraux liant l'Algérie a ses partenaires communautaires sont régis expressément par le principe de l'égalité des capacités vus la vulnérabilité en matière de concurrence de la compagnie aérienne nationale « air Algérie »,face au entreprises de transport aérien et des pavillons des états de communautés européennes, il n'on demeure pas moins qu'au niveau de certain autre accords ,il est relevé la poursuite de la formule prônée par l'accord des Bermudes I.

VI.2.4 Les clauses tarifaires :

VI.2.4 .1 La définition du tarif

Les deux parties contractantes considèrent le tarif comme étant « le prix payé pour le transport des passagers ainsi que les conditions dans lesquelles ce prix s'applique, y compris les taux et conditions des agences et autres services auxiliaires, le coût d'exploitation, d'un prix raisonnable et des tarifs des autres entreprises de transport aérien ».

VI.2.4.2 La validité du tarif

Les deux parties contractantes se sont entendues sur le fait qu'un tarif initialement accepté puis contesté par la suite demeure en vigueur tant qu'un nouveau tarif n'a pas été établi. Néanmoins, celle-ci recommandent que la validité d'un tarif ne peut pas être prolongée au delà de 12 mois après la date à laquelle il aurait dû expirer.

VI.3 les différents types d'accords aériens conclus par l'Algérie :

L'Algérie a conclu depuis l'indépendance à ce jour des accords aériens bilatéraux avec 60 pays dont 10 intéressant les communautés européennes.

Le réseau aérien de la compagnie d'air Algérie sur la région Europe est caractérisé par sa constitution en « étoile géante » c'est à dire de très fortes liaisons radiales : Alger, Oran, Constantine et Annaba.

VI.3.1 Les accords aériens conclus entre l'Algérie et les autres états européens

| | |
|------------------------------------|---|
| Belgique | Signé le 23 mai 1969 et ratifié par ordonnance du 13 juin 1969 |
| Autriche | Signé le 23 janvier 1988 |
| Grande-Bretagne et Irlande du nord | Signé le 23 août 1970 et ratifié par ordonnance du 8 octobre 1970 |
| RFA | Signé le 6 mai 1976 et ratifié par décret du 29 décembre 1976 |
| Portugal | Signé le 24 février 1977 |
| Grèce | Paraphé le 16 juin 1983 |
| Pays-Bas | Signé le 22 mars 1987 et ratifié le 29 août 1992 |

Tableau VI.1 : Les accords aériens conclus entre l'Algérie et les autres états européens⁽⁶⁾

VI.3.2 Les accords aériens conclus entre l'Algérie et les pays maghrébins arabes et islamiques:

| | |
|------------------------|--|
| Le royaume du Maroc | Signé le 3 avril 1963 et ratifié par décret du 2 août 1963 |
| La Tunisie | Signé le 26 juillet 1963 et ratifié par décret du 14 novembre 1963 |
| La Syrie | Signé le 28 juillet 1964 et ratifié par ordonnance du 25 novembre 1965 |
| La Mauritanie | Signé le 17 mars 1965 et ratifié par ordonnance du 2 septembre 1966 |
| Le Liban | Signé le 21 avril 1967 et ratifié par ordonnance du 16 novembre 1967 |
| L'Arabie saoudite | Signé le 6 août 1968 et ratifié par ordonnance du 9 septembre 1968 |
| L'Irak | Signé le 16 janvier 1969 et ratifié par ordonnance du 6 mars 1969 |
| La Lybie | Signé le 22 mai 1970 et ratifié par ordonnance du 5 juin 1970 |
| La Jordanie | Le 13 novembre 1980 |
| Le Koweït | Paraphé le 2 février 1976 |
| L'Egypte | Le 17 décembre 1963 |
| Les Emirats arabe unis | Paraphé le 5 février 1996 |
| Le Qatar | Signé le 16 février 1998 |
| La Turquie | Signé le 9 septembre 1968 |

Tableau VI.2 : Les accords aériens conclus entre l'Algérie et les pays maghrébins arabes et islamiques ⁽⁶⁾

Il convient de noter à ce niveau que le seul accord aérien signé entre l'Algérie et un état musulman non arabe a été avec le Pakistan le 6 février 1976, ratifié par ordonnance du 20 avril 1976. Cet accord n'a cependant jamais reçu d'effectivité d'exploitation.

VI.3.3 Les accords aériens conclus entre l'Algérie et les pays africains:

| | |
|------------------|--|
| Le mali | Signé le 22 juillet 1963 et ratifié par décret le 12 septembre 1963 |
| Le Niger | Signé le 3 juin 1964 et ratifié par décret le 23 avril 1965 |
| La cote d'ivoire | Signé le 17 février 1967 et ratifié par ordonnance du 23 janvier 1968 |
| La guinée | Signé le 12 juillet 1972 et ratifié par ordonnance du 18 octobre 1972 |
| Le Congo | Signé le 8 avril 1973 et ratifié par ordonnance le 25 juillet 1973 |
| Le Nigeria | Signé le 25 mai 1973 et ratifié par ordonnance du 25 juillet 1973 |
| Le Sénégal | Signé le 10 juillet 1974 et ratifié par ordonnance du 15 novembre 1974 |
| La Guinée-Bissau | Signé le 5 février 1975 et ratifié par ordonnance du 27 février 1975 |
| Le cap vert | Signé le 10 mai 1975 et ratifié par ordonnance du 27 juillet 1976 |

Tableau VI.3 : Les accords aériens conclus entre l'Algérie et les pays africains ⁽⁶⁾

VI.3.4 Les accords aériens conclus entre l'Algérie et les ex- pays de l'est :

| | |
|--------------------|--|
| La Tchécoslovaquie | Le 9 mars 1964 et ratifié par décret du 5 juin 1964 |
| L'URSS | Le 1 ^{er} juin 1964 et ratifié par décret du 13 août 1964 |

| | |
|----------------|---|
| La Pologne | Le 6 février 1966 et ratifié par ordonnance du 16 novembre 1967 |
| La Roumanie | Le 13 mars 1972 et ratifié par ordonnance du 3 avril 1973 |
| La Hongrie | Le 19 novembre 1970 |
| La Yougoslavie | Le 12 octobre 1964 |
| La RDA | Le 21 décembre 1966 |
| La Bulgarie | Le 31 mai 1963 |

Tableau VI.4 : accords aériens conclus entre l'Algérie et les ex- pays de l'est ⁽⁶⁾

VI.3.5 Les nouvelles lignes aériennes :

Alger -Montréal → 2007 (accord aérien signé entre l'Algérie et le Canada).

Alger - Pékin → 2008 (accord aérien signé entre l'Algérie et la Chine).

Alger - Johannesburg → 2010 (accord aérien signé entre l'Algérie et l'Afrique du sud).

VI.4 l'Algérie en pré libéralisation :

L'Algérie est l'un des états qui devrait s'inquiéter et craindre les retombées de la libéralisation, de la régionalisation des transports aériens et des politiques d'open sky bilatérale selon une approche mondialiste, à l'intérêt de ne pas rater la renégociation des grands moments de l'histoire aéronautique mondiale. Les nouvelles données lui commandent la mise sur pied, à brève échéance d'une stratégie pragmatique et hardie en matière aéronautique.

L'emplacement géographique de premier ordre de l'Algérie, la politique d'investissement économique envisagée par notre pays et ses immenses trésors fabuleux naturels non exploités encore devraient lui permettre d'esquisser une stratégie actualisée, efficiente et génératrice de ressources financières importantes à l'avenir ce qui permettra de promouvoir le transport aérien.

L'incidence surtout de la régionalisation de la rive nord de la méditerranée sur les états du Maghreb, notamment sur l'Algérie ne peut être occultée par les pouvoirs public et particulièrement par l'autorité chargée de l'aviation civile.

La nécessité de concevoir et d'initier une stratégie de développement durable selon une démarche économique globale, cohérente et intégrer, visera à assurer au secteur du transport aérien une meilleure visibilité à court, moyen et long terme.

La stratégie qui est censée mettre en œuvre des objectifs précis et murement réfléchis devra faire ressortir les actions concrètes à entreprendre dans les dix années à venir pour faire réussir le programme du gouvernement de relance économique d'une enveloppe financière jamais égalée de l'ordre de 7 milliards de dollars.

La vision stratégique de l'autorité chargée de l'aviation civile notamment en ce qui concerne les services aériens internationaux devra s'imbriquer aux différentes actions et mesures incitatives visant à promouvoir les exportations hors hydrocarbure.

L'absence jusque là d'élaboration de stratégie pragmatique de développement de transport aérien international se justifie, par le fait que ceux-ci n'étaient pas perçus comme un créneau d'exportation de services mais comme un moyen de soutien de politique étrangères et un trait d'union entre les pays et les différentes expatriés algériens vivant à l'étranger et principalement sur le sol du continent communautaire.

Pour preuve, nous citons deux exemples concrets :

- Le trafic passager sur le réseau international dépasse deux millions,
- Sur ces deux millions de passagers : 87% concerne le trafic en direction de l'Europe communautaire surtout les destinations françaises.

D'autres destinations dénotent l'intérêt commercial comme la Turquie, Dubaï, la Syrie, et la Chine ; viennent ensuite les destinations touristiques comme la Tunisie puis le Maroc et la Turquie.

La priorité des priorités demeure bien évidemment le volet sécuritaire. La destination Algérie ne saurait être retenue dans les carnets de commandes des tours opérateurs et emportée le choix de la clientèle étrangère que lorsque le pays offre à cette dernière une certaine crédibilité.

L'Algérie, consciente de l'importance de ce volet dans la promotion des investissements à capitaux étrangers voire aussi la sensibilisation de l'opinion internationale, a tenu durant le premier trimestre 2002 un colloque portant sur « la mondialisation et la sécurité ».

A cet égard, le rôle de nos représentations diplomatique et des médias à travers l'usage de l'outil de technologie et l'information est plus que primordiale. L'action de promotion de la destination et du label « Algérie » est capitale pour le développement de transport aerien international car sans une veritable expansion du segment touristique ceux-ci ne peut afficher une croissance soutenue et durable.

Concernant le volet touristique, il nous apparaît utile d'attirer l'attention des pouvoir public sur la nécessité d'éviter de faire l'éloge uniquement du tourisme saharien mais plutôt d'encourager et d'entreprendre des actions de promotion du tourisme tous azimut à l'échelle nationale.

A cet égard, des actions soutenues devraient être entreprises pour le renforcement du parc hôtelier de petites capacités pour l'encouragement du tourisme populaire et de clientèle à bourses réduites. Pour ce faire, un renforcement d'effectif de qualité et de professionnel notamment dans la prise en charge des services chargés des fonctions de réglementation, de contrôle et de développement des transports aériens est plus que souhaitable. La réussite de la politique de libéralisation de transports aériens doit s'appuie sur une stratégie de développement durable de transport aérien et son actualisation lorsque des situations à venir l'exigent.

VI.5 situation de l'Algérie dans le transport aérien :

Après l'indépendance, la jeunesse de l'état et son inexpérience dans le domaine des transports aériens interpelle l'Algérie à adopter des règles aéronautiques protectrices tant en faveur de sa compagnie aérienne Air Algérie appelée à faire face à la concurrence des compagnies étrangères, concernant l'exploitation de l'espace et des liaisons aériennes algériennes en tant que richesse économique de la collectivité nationale.

L'instauration du monopole de l'état sur le transport aérien s'inscrit en droite ligne avec la doctrine idéologique et la politique économique et stratégique prônées par l'état algérien à travers l'adoption de la charte nationale en 1976.

Le monopole de l'état sur le commerce extérieur après avoir été érigé en principe constitutionnel sera par la suite mis en œuvre par la loi n°78-02 du 11-02-1978. Les services aériens internationaux en tant qu'activité tournée vers l'étranger et source de gains substantiels en devises tombent sous le coup de cette législation.

Cette décision qui répond à la politique du pays en matière des transports tracée par la charte nationale va évidemment geler et rendre caduque la loi sur les services aériens en 1964. L'activité des transports aériens domestique et internationale va être, en conséquence, étatiser et sa gestion sera confiée à la compagnie unique d'état Air Algérie parce que les transports aériens doivent répondre et être au service de l'économie nationale.

Le premier pas de la libéralisation du transport aérien en Algérie était en 1999 avec l'entrée du nouvel opérateur aérien « Khalifa Airways ».

Malgré l'avenue de khalifa, le trafic passagers n'a pas substantiellement augmenté, car cette compagnie partageait le marché avec Air Algérie.

La compagnie Khalifa Airways a signé une stratégie commerciale d'exploitation conjointe avec air Algérie mais cette stratégie était à notre sens de portée réduite puisqu'elle ne vise pas à optimiser le trafic et moins encore à consolider la politique des exploitations de service.

Remarque :

L'avenue de Khalifa Airways était accompagnée par l'entrée de deux autres compagnies qui sont Eco Air international et Antinéa Airlines mais qui ont disparu après leurs ouvertures de quelques mois.

Algérie-USA :

Au cours de l'année 2003, les Etats-Unis ont demandé à l'ambassadeur algérien à Washington M^e Idriss Djazairi de négocier avec son pays afin de libéraliser le transport aérien entre les deux pays, ou plus précisément de signer un accord d'open sky au sens américain du terme, qui se limite à la libéralisation des droits de trafic et ne contient pas de clauses de droit d'investissement, il consiste à enlever les restrictions en ce qui concerne la troisième, quatrième et cinquième liberté de l'air.

L'Algérie a accueilli l'idée, l'accord devait être signé le 28 octobre 2004 au cours de la négociation qui s'achève à l'occasion de la réunion à Washington du conseil de l'accord – cadre pour le commerce et l'investissement (TIFA), ou la partie algérienne était conduite par M^e Abdelhamid tamar, conseillé à la présidence de la république.

Lors de la réunion deux principales questions étaient posées par les américains et devaient être fournies par l'Algérie avant la signature de l'accord, il s'agit d'une demande de clarification sur la législation algérienne régissant les filiales d'entreprises étrangères qui s'installent en Algérie, et des explications sur la réglementation régissant l'acheminement du courrier express à l'intérieur du pays ; et c'est ce qui a empêché la signature de l'accord

car les Etats-Unis voulaient amener le courrier jusqu'à la destination voulue, et en Algérie l'acheminement du courrier express sur le territoire national est la responsabilité du PTT et pour rendre cette mission sous la responsabilité du ministère de transport il faut une intervention du président de la république.

Si l'accord était conclu à temps, au moins une compagnie américaine en plus d'air Algérie relierait régulièrement Hassi-Messaoud à Houston via New-York et Alger, ce qui permettrait à l'Algérie à l'époque de franchir la barrière canadienne qui refusait des lignes directe avec Alger et de gagner les villes de l'Amérique du nord sans transiter par l'Europe ou le Maroc.

Cet événement a laissé tout le monde penser que l'Algérie va enfin libéraliser son transport aérien ce qui a mené plusieurs compagnies privées à déposer leurs dossiers au département du ministre de transport au cours de la même année 2004.

Mais la réponse était : « L'ouverture du marché national du transport aérien des voyageurs n'est pas à l'ordre du jour, du moins pour le moment. » c'est La déclaration du premier responsable du secteur en Algérie, Mohamed Maghlaoui, ministre des Transports.

Cette décision n'a fait que privilégier d'avantage la seule et unique compagnie nationale, Air Algérie, qui verra ainsi son monopole consolidé et renforcé. Devenue seul maître à bord, après la disparition de sa rivale « privée » Khalifa Airways, puisque les compagnies charter comme Tassili Airlines, Air Express Algérie et Star Aviation travaillent surtout pour l'industrie du pétrole et du gaz.

La compagnie aérienne nationale a procédé à plusieurs augmentations des prix à la fois pour les lignes extérieures et intérieures. Des augmentations qui ont atteint aujourd'hui des seuils à la limite du supportable. Ce sont aussi des augmentations que ni le marché ni la conjoncture internationale du transport aérien ne justifient. C'est carrément, soulignent certains voyageurs, « une atteinte à la liberté de voyager des Algériens ». Tout en reconnaissant à demi-mot le caractère abusif des augmentations, M. Maghlaoui dira : « Air Algérie doit améliorer sa gestion pour baisser ses coûts », et d'ajouter que s'agissant des lignes intérieures, son ministère est en train de « mettre en place un plan pour revoir tout le dispositif actuel en matière de transport aérien national »⁽⁵⁾.

A propos de l'ouverture du capital d'Air Algérie, M. Maghlaoui expliquera qu'aujourd'hui, « l'Etat continue de renforcer Air Algérie » et que « l'ouverture du capital est, pour le moment, inopportune ». La privatisation est beaucoup plus envisagée, ajoute-t-il, « pour les autres segments tels le catering, la maintenance et le cargo ».

Des années après en 2008 les européens ainsi que les pays de l'union maghrébin l'UMA ont demandé de libéraliser le transport aérien avec l'Algérie, alors que Le ministre algérien des transports, Mohamed Maghlaoui n'était pas d'accord et a mis en garde contre «les effets pervers d'un tel accord. Ce qui est aujourd'hui à l'ordre du jour, c'est une discussion sur l'ouverture de la 3ème et la 4ème liberté, et plus tard la 5ème liberté (transport de passagers d'un pays à un autre dans le même avion).

De nombreux députés trouvent que cette protection, pénalise les Algériens et prive plusieurs autres entreprises, comme l'entreprise nationale de navigation aérienne (ENNA).

VI.5.1 Peut-on parler de la libéralisation en Algérie ?

« L'ouverture et la libéralisation du marché est incontournable », a indiqué Mohamed Maghlaoui, le ministre des transports. « Tôt ou tard, elle aura lieu. Certes, elle n'est pas pour demain, mais il faut savoir que nous sommes dans un monde qui évolue et l'Algérie est en train de s'inscrire dans cette dynamique d'ouverture sur le marché avec, notamment, l'adhésion à l'OMC et les accords avec les pays maghrébins et arabes. Donc Air Algérie sera obligée de faire face à la concurrence », a-t-il ajouté.

VI.5.2 La libéralisation du transport aérien à travers Air Algérie :

Le Décret n°83-464 du 30 juillet 1983 porte réaménagement des statuts de la société nationale de transport et de travail aériens « Air Algérie », l'entreprise Air Algérie est dotée de la personnalité civile et de l'autonomie financière. Elle est chargée, conformément au plan national de développement économique et social et aux dispositions de la loi n°64-166 du 8 juin 1964 relative aux services aériens, d'exploiter les lignes aériennes internationales dans le cadre des conventions et accords internationaux et, éventuellement, de concourir à l'exploitation de parcours mixtes impliquant une ou plusieurs escales à l'intérieur du territoire national. Dans ce cadre, elle assure les transports publics réguliers et non réguliers de personnes, de bagages, de fret et de courrier. ⁽¹⁴⁾

Toutefois, tous s'accordent à dire que le transporteur national doit avant tout se préparer à faire face à la concurrence, l'Etat est prêt à accompagner la compagnie aérienne pendant la phase de transition. L'Etat doit jouer son rôle pour accompagner l'entreprise dans son effort de développement. Il est quasiment impossible que la compagnie puisse passer

d'une étape à une autre dans un délai aussi court. De ce fait, il est impératif, voire vital, que l'Etat mette l'argent nécessaire.

Malgré l'accord du gouvernement pour poursuivre son aide financière, il est nécessaire d'améliorer certains aspects fiscaux afin de pouvoir relever le niveau de compétitivité d'Air Algérie. Ce sont plutôt les coûts qui reviennent trop chers pour Air Algérie, Il faut donc trouver des mécanismes qui permettent de réduire ces derniers. Il faut également adhérer à des alliances pour élargir ses capacités de vente et se refaire une nouvelle image de marque plus crédible.

La stratégie de développement d'Air Algérie repose non seulement sur le renforcement de sa flotte à travers l'acquisition de nouveaux appareils mais aussi sur l'ouverture de lignes long courrier ainsi que l'amélioration du taux de ponctualité et de l'outil de réservation., Air Algérie a lancé le système du billet électronique ainsi qu'un programme de fidélisation de la clientèle, deux outils nécessaires en vue d'améliorer ses parts de marché, tant au niveau de l'offre avec la reconquête du marché de catégorie classe affaires que du réseau long courrier où sévit une importante concurrence.

Dans ce sens, Air Algérie vient de lancer un vol Alger/Montréal avec deux fréquences semaine et vient d'avoir une autorisation pour commercialiser une troisième fréquence hebdomadaire. Elle a également pu ouvrir une nouvelle ligne Alger - Pékin.

VI.6 Conclusion :

Nous sommes dans un monde qui évolue et le transport aérien algérien doit se renforcer d'une stratégie de libéralisation pragmatique et hardie au plus tôt possible.

Chapitre V

Proposition de la libéralisation du transport aérien en Algérie

V.1 Introduction :

Suite a tous ce qui a été exposé, nous allons procéder à une proposition de libéralisation du transport aérien en Algérie en adaptant la stratégie et le plan suivants :

V.2 Proposition d'une stratégie de libéralisation :

V.2.1 Renégocier les accords aériens bilatéraux :

Dans le prolongement de la définition d'une stratégie de développement de transport aérien, la question de la valorisation et de l'optimisation de la substance des accords aériens bilatéraux que l'Algérie a conclu avec des états étrangers depuis l'indépendance jusqu'à ce jour revêt une importance de premier ordre.

Il est vraie que la majorité des accords de transport aérien n'était pas précédé d'études de segments de marchés voire de génération de trafic passagers et de fret et c'est pour des raisons de politiques étrangères poursuivie à cette époque par notre pays, il n'en demeure pas moins qu'aujourd'hui la direction de l'aviation civile et de la météorologie est appelée désormais à peaufiner une stratégie de réadaptation de certains accords en ce qui concerne la troisième et quatrième liberté de l'air ainsi que la cinquième.

V.2.2 stratégie de libéralisation avec les pays africains :

Nous pensons dans ce cadre notamment aux différents accords aériens conclus avec certains états africains. Partant du fait que le transport aérien en Afrique souffre d'une faiblesse caractérisée en termes de capacités offertes et d'exploitants aériens, l'Algérie peut non seulement concurrencer la compagnie Air Afrique dans son propre fief voire, du moins, assurer une certaine complémentarité aux besoins des états africains qui en exprimeraient le souhait au profit de leurs ressortissants en termes de fréquences de trafics aériens, de tarifs étudiés concurrentiels de régularité, et de sécurité des vols.

L'usage par exemple des 6° et 7° liberté de l'air commercial est de nature à optimiser les revenus de l'état algérien en termes de commerce des services si, toute fois, le transfert des recettes de nos compagnies aériennes s'avérera crédible et réalisable.

La valorisation des accords aériens conclus avec les états africains ne constitue pas véritablement un vœu pieu à court terme car cet objectif sera largement à la portée de nos

compagnies aériennes nationales. L'objectif de développement des transports aériens à partir de certaines escales africaines peut, cependant, atteindre son « summum ».

Il n'y a pas de doute qu'avec un peu plus d'ingéniosité des industriels et des démarcheurs algériens, la destination Algérie peut marchés marocain et tunisien même si ceux-ci bénéficient d'une longueur d'avance sur notre pays. En effet, profitant de l'épineux problème de visas dressé par la citadelle « Union Européenne », les industriels algérien en proposant leurs produits à des prix alléchants à partir d'une étude soignée et rationnelle des couts de productions et en privilégiant la piste d'une clientèle durable en concertation avec les compagnies aériennes algériennes appelées elles aussi à proposer aux passagers africains des tarifs des billets très concurrentiels ainsi qu'une franchise bagage sensiblement plus avantageuse que celle offerte par leurs adversaires ; la destination Algérie ne se portera que mieux.

Pour résumer, nous pensons que la valorisation des accords aériens bilatéraux ne viendra pas du néant mais de l'action combinée et intégrée que doivent jouer les uns et les autres ; il faudra à l'avenir apprendre à réfléchir ensemble.

V.2.3 La stratégie avec les pays arabes :

Concernant la région arabe et du moyen orient, la valorisation des accords aériens en termes d'inversement de trafic passagers et d'augmentation des fréquences demeure en revanche étroitement liées à la promotion du produit touristique algérien notamment la diffusion de prospectus et dépliants faisant l'éloge des stations balnéaires et de détente se trouvant au nord du pays et la démultiplication des manifestations culturelles et artistiques.

La clientèle arabe et surtout celle des pays du golf a soif de connaître la spécificité du territoire et de la culture algérienne, les chaînes satellitaires algériennes ont un rôle important à jouer dans la promotion de la destination Algérie qui a toutes les chances d'éclipser les destinations traditionnelles de cette gamme de clientèle à haute valeur ajoutée.

V.2.4 Stratégie avec les pays Européens :

La région Européenne a besoin d'être revue par les exploitants algériens de transport aérien ainsi que par l'autorité chargée de l'aviation civile . La reprise des vols en direction de cette

sous-région européenne est stratégique si, toute fois, un travail de promotion de la destination Algérie se fasse préalablement.

Par ailleurs, la renégociation des accords aériens liant notre pays à ces états constitue une piste afin de donner la chance aux compagnies aériennes privées d'investir de manière hardie ces segments de marché.

Quand à la substance des accords aériens bilatéraux conclus par l'Algérie avec les états de l'union européenne celle-ci était intrinsèquement liée, d'une part, à la jeunesse de l'état algérien et d'autre part, à la faiblesse économique et l'inexpérience de celle-ci dans le domaine de l'aviation civile commerciale.

La politique protectionniste de l'Algérie qui n'était pas aux antipodes de celle des pays communautaires est motivée par une panoplie de considérations dont la plupart ont été débattues à la conférence de Chicago sur l'aviation civile internationale. La mono désignation des opérateurs de transports aériens prévue dans la quasi-totalité des accords aériens bilatéraux milite en faveur de son actualisation.

Il est vraisemblable que l'Europe communautaire des transports aériens aura une incidence sur les accords aériens qu'elle a conclus avec les pays tiers surtout sur les conventions bilatérales aériennes concernant des dispositions de 5^o liberté. Le troisième paquet communautaire des transports et au cabotage communautaire aérien battra certainement et prochainement en brèche ces accords aérien bilatéraux.

A noter dans ce cadre et bien que pratiquement tous les accords aériens bilatéraux conclus par l'Algérie avec certains pays de l'union européenne ne comporte pas des droits de trafic de la 5^o liberté de l'air. Certaines incompatibilités juridiques pourraient être invoquées par ces derniers.

V.2.5 Avec l'UMA :

Enfin et vu que la tendance actuelle des transports aériens est à la régionalisation et les alliances stratégiques entre les compagnies aériennes mondiales, l'autorité chargée de l'aviation civile devra inscrire dans son programme d'action stratégique. L'unification de l'espace aérien maghrébin et l'exploitation conjointe des services aériens par les compagnies aériennes des états du Maghreb constituent des créneaux de méditation avant d'aboutir pourquoi pas un jour à la création d' « Air Maghreb » une compagnie aérienne maghrébine.

V.3 Proposition d'un plan de libéralisation en Algérie :

Suite à toute cette étude nous proposons libéralisation du transport aérien en Algérie qui s'appuie sur le modèle de libéralisation américaine, qui a constitué un banc d'essai pour l'Europe.

Notre plan sera présenté comme suit :

V.3.1 La libéralisation nationale :

Comme il s'est produit en Amérique ; la libéralisation du transport aérien en Algérie doit commencer par le trafic intérieur avec la création de nouvelles compagnies qui ont de préférence la nationalité algérienne.

Cette première étape doit permettre :

- A. de desservir toutes les villes Algériennes possédant un aéroport.



Figure V.1 : les aéroports d'Algérie (AIP Algérie)

- **Aéroports internationaux catégorie I :** aéroports internationaux destinés aux services aériens réguliers et utilisables en toutes circonstances.
- **Aéroports internationaux catégorie II:** aéroports internationaux destinés aux services aériens non réguliers et utilisables en toutes circonstances.
- **Aéroports nationaux:** aéroports destinés aux services aériens à l'intérieur de l'Algérie.
- **Aéroports régionaux :** Les aéroports régionaux sont avant tout destinés à l'aviation d'affaire, à l'aviation de tourisme et au travail aérien. Ils ont un rôle

complémentaire de celui des aéroports nationaux puisqu'ils font partie du système de transport aérien public en offrant des liaisons directes en Suisse et à l'étranger. En outre, les aérodromes régionaux ont une grande importance dans le domaine de la formation aéronautique et de l'aviation sportive.

- **Aérodromes à usage restreint** : Les aérodromes dits à usage restreint sont destinés à des activités qui, tout en répondant à des besoins collectifs, techniques ou commerciaux, sont soit limitées dans leur objet, soit réservées à certaines catégories d'aéronefs, soit exclusivement exercées par certaines personnes spécialement désignées à cet effet.
- **Aérodromes à utilisation spécifiques** : aérodromes destinés aux services aériens privés et de travail aérien, aux giravions et aux aéronefs à décollage verticale ou oblique.

B. multiplication des fréquences : car, Air Algérie ne peut pas couvrir tous le territoire national, comme le montre le tableau suivant :

| Départ | Arrivée | Fréquence/semaine |
|--------|----------------|-------------------|
| Alger | Tougourt | 2 |
| Alger | Tindouf | 3 |
| Alger | Bechar | 2 |
| Alger | Ghardaïa | 2 |
| Alger | Hassi-messaoud | 6 |
| Alger | Ouargla | 3 |
| Alger | IN Amenas | 3 |
| Alger | Annaba | 7 |
| Alger | Oran | 7 |
| Alger | Constantine | 7 |
| Alger | Tlemcen | 5 |
| Alger | Tamanrasset | 5 |

Tableau V.1 : Exemples de quelques fréquences parcourues par Air Algérie (réseau national) (Air Algérie)⁽¹⁴⁾

C. la baisse des tarifs : comme nous voyons dans le tableau ci-dessous, les tarifs à Air Algérie ont atteint à des seuils à la limite du supportable :

| Départ | Arrivée | Tarifcation DA |
|--------|----------------|----------------|
| Alger | Touggourt | 9400 |
| Alger | Tindouf | 26533 |
| Alger | Bechar | 14084 |
| Alger | Ghardaïa | 9451 |
| Alger | Hassi-Messaoud | 11884 |
| Alger | Ouargla | 10808 |
| Alger | IN Amenas | 20870 |
| Alger | Annaba | 8164 |
| Alger | Oran | 7345 |
| Alger | Constantine | 6362 |
| Alger | Tlemcen | 9029 |
| Alger | Tamanrasset | 35967 |

**Tableau V.2 : Exemples de quelques tarifications d’Air Algérie (réseau national)
(Air Algérie) ⁽¹⁴⁾**

D. construire de nouveaux aéroports jusqu’à obtenir un aéroport dans chaque wilaya.

V.3.2 La libéralisation internationale :

Après avoir libéralisé le transport à l’intérieur la libéralisation doit s’étendre sur le réseau international par la signature des accords open sky avec les pays étrangers (européen, arabes, l’UMA, africain, islamique, Amérique).

Surtout devant la mauvaise desserte rendue par Air Algérie en ce qui concerne la tarification et le nombre de fréquences.

| Départ | Arrivée | Fréquence/semaine | Tarifcation |
|--------|-----------|-------------------|-------------|
| Alger | Paris | 7 | 64600 |
| Alger | Francfort | 2 | 61400 |
| Alger | Genève | 2 | 48500 |
| Alger | Bruxelles | 2 | 61900 |
| Alger | Madrid | 2 | 36200 |

| | | | |
|-------|----------|---|--------|
| Alger | Montréal | 3 | 176600 |
| Alger | Pékin | 1 | 252400 |
| Alger | Dubaï | 2 | 94400 |
| Alger | Djeddah | 1 | 95000 |

Tableau V.3 : Exemples de quelques fréquences / tarifications de Air Algérie (réseau international) (Air Algérie) ⁽¹⁴⁾

Afin d'éviter les faillites et les chamboulements qui ont touché les Etats-Unis et inspirant du processus Européen, le transport aérien ne sera pas tout à fait libre dès le premier coup, l'état aura un droit de regard, pour cela on propose que :

- la libéralisation se fera par étapes.
- la compagnie de l'état sera protégée et soutenue par l'état.
- tarifs libres au bout de 5 ans.
- droit de trafic ; libre à 50% au bout de 3 ans.
- multiplication des classes tarifaires.
- flexibilité tarifaire.

V.3.3 Les trois étapes proposées :

Remarque

Tous ce qui est applicable au transport de passagers, est applicable au transport de fret.

V.3.3.1 La première étape (durée 4 ans) :

- L'état doit imposer son autorité sur les compagnies en ce qui concerne la tarification et le droit de trafic.
- La tarification : doit être flexible et accompagnée de la création de 3 zones tarifaire :
 - classes confort.
 - classes économiques.
 - classes familles.
- Le droit de trafic : multiplication des destinations sur les lignes demandées.
- Signature des accords open sky avec une libéralisation totale de la 3^{ème} et 4^{ème} liberté de l'air.

- introduction de droits restreints de 5^{ème} liberté.

V.3.3.2 la deuxième étape :

- L'état doit limiter de ses exigences à 50%.
- Modification des zones tarifaires : en ajoutant 2 classes en plus :
 - classe couple avec un bébé.
 - classe affaire.
- Abaissement des destinations non rentables.
- Extension des droits de 5^{ème} liberté de l'air.
- Introduction du droit de cabotage.

V.3.3.3 les troisièmes étapes :

- Limitation notamment la possibilité pour les gouvernements de s'opposer à la gestion des compagnies locales algérienne; c'est-à-dire libéralisation des tarifs et du droit de trafic à 80%.
- Application du 6^{ème}, 7^{ème} et 8^{ème} libertés de l'air.

V.4 Conclusion :

On pense cependant que les principales conséquences qui vont suivre cette ouverture sont :

- La création d'un hub au niveau de l'aéroport Houari Boumediene d'Alger.
- La nécessité de nouveaux opérateurs.
- La création des compagnies low-cost.
- Une baisse des prix.
- Amélioration de la qualité de services.
- Ouverture de nouvelles lignes aériennes.
- Augmentation des fréquences.
- Création d'emploi.

- Desservir librement n'importe quelle route aérienne.
- Développer le tourisme Algérien.
- Développer le commerce en Algérie.
- Développement de tout le secteur économique.

Conclusion

générale

Conclusion générale

Notre proposition ne sera que positive pour l'Algérie, surtout en l'absence de concurrence interurbain tel que le TGV, les autoroutes (notamment vers le grand sud).

Avec la libéralisation du transport aérien domestique et toutes les conséquences positives qui en découleront, un dynamisme sera nettement noté dans le domaine du transport aérien.

D'autant plus que la surface de l'Algérie est immense, avec une forte population. Cette libéralisation aura un impact sur l'évolution du commerce entre le sud et le nord et dynamisera le sud algérien.

Avec la libéralisation internationale, le transport aérien ne se posera plus en frein mais en levier d'action pour le développement du pays, notamment du tourisme, il permettra aussi aux citoyens algériens de découvrir le monde avec un prix bas et une excellente qualité de service.

Donc la libéralisation du transport aérien conduit au développement de ce secteur et le développement de ce dernier conduit au développement de toute l'économie algérienne.

Annexe 1 : désignation des aéroports suivant OACI

Annexe 2 : Composition et importance stratégique des alliances majeures

Annexe 1

| Aéroport | IATA | OACI |
|-------------------------|-------------|-------------|
| Adrar | | DAUA |
| Alger Houari Boumediene | ALG | DAAG |
| Annaba | | DABB |
| | | |
| Batna | | DABT |
| Bechar | | DAOR |
| Biskra | | DAUB |
| Bejaïa | | DAAE |
| Bou-Saada | | DAAD |
| Chleff | | DAOI |
| Constantine | | DABC |
| Djanet | | DAAJ |
| Djelfa | | DAFI |
| El Golea | | DAUE |
| El Oued | | DAUO |
| Ghardaïa | | DAUG |
| Hassi Messaoud | | DAUH |
| Illizi | | DAAP |
| In Amenas | | DAUZ |
| In Salah North | | DAUI |
| Jijel Achouat | | DAAV |
| Laghouat | | DAUL |
| Mecheria | | DAAY |
| Oran Es Senia | | DAOO |
| Ouargla | | DAUU |
| Setif | | DAAS |
| Skikda | | DABP |
| Tamanrasset Aguenza | | DAAT |
| Tebessa | | DABS |
| Tiaret | | DAOB |
| Timimoun | | DAUT |
| Tindouf | | DAOF |
| Tlemcen Zenata | | DAON |
| Touggourt | | DAUK |

Annexe 2

STAR ALLIANCE



24 % du marché mondial (Source : IATA 2003) avec une quinzaine de compagnies dont United et Lufthansa en tête.

Les hubs : Frankfort, Copenhague, Washington, Chicago, Californie, Montréal, Rio/Sao Paulo, Auckland, Bangkok, Singapour, Tokyo.

| | | | | | |
|-------------------------|---|---|---|---|---|
| Etats-Unis / Canada |  |  |  | | |
| Europe |  |  |  |  |  |
| |  |  |  |  | |
| Amérique du Sud |  | | | | |
| Asie |  |  |  |  | |
| Océanie |  | | | | |
| Afrique |  | | | | |
| Possibilités à l'avenir |  |  |  |  | |



ONEWORLD

17% du marché mondial (Source : IATA 2003) avec British Airways et American Airlines comme leaders.

Les hubs: Londres, New York, Chicago, Miami, Santiago, Hong-Kong, Sydney.

| | | | | |
|------------------------|---|---|--|---|
| Etats-Unis / Canada |  | | | |
| Europe |  |  |  |  |
| Amérique du Sud |  | | | |
| Asie |  | | | |
| Océanie |  | | | |
| Possibilité à l'avenir |  | | | |

SKYTEAM



21 % du marché mondial (Source : IATA 2003) avec Air France (bientôt Air France-KLM) et

Delta comme leaders

Les hubs: Paris, (Amsterdam), Rome, New York, Atlanta, Mexico, Séoul

| | | | | | |
|------------------------|--|--|--|---------------|---------------|
| Etats-Unis / Canada | | | | | |
| Europe | | | | ¹⁾ | ¹⁾ |
| Amérique du Sud | | | | | |
| Asie | | | | | |
| Possibilité à l'avenir | | | | | |

Bibliographie

➤ Les ouvrages :

- (1) Publication de l'OACI.
- (2) Journal officiel algérien.
- (3) AIP Algérie.
- (4) Cours de 5^{ème} année(2010) module gestion des aéroports chargé de cours Mr Rahim.
- (5) Annuaire du Ministère des transports.
- (6) Etude nationale des transports (Ministère des transports, Alger).
- (7) Livre des accords aérien bilatéraux (2003) auteur Touafek Rabah édition Houma.
- (8) Livre (Button et Taylor, 2000). (disponible sur internet).
- (9) Statistique d'Air Algérie.
- (10) Les archives du journal algérien le matin.
- (11) Publication de la MAP marocaine agence officielle de presse.
- (12) statistiques de ministère des transports tunisien.
- (13) statistiques de ministère des transports de la Libye.
- (14) Le code commerciale algérien.

➤ Les thèses :

- (16) Géographie de la libéralisation du transport aérien passager en Europe rédigé par Frédéric Dobruszkes Thèse de doctorat présentée en vue de l'obtention du grade Académique de docteur en Sciences Promoteur : Christian Vandermotten Mai 2007.
- (17) Transport aérien présent et futur d'une industrie en pleine mutation, Travail réalisé pour l'obtention du diplôme de l'Ecole Suisse de Tourisme à Sierre Elaboré par : Benoît Leibzig Directeur de mémoire : Monsieur Benoît Zuber.

➤ Les principaux sites internet :

- (18) www.aertransport.org
- (19) http://ec.europa.eu/transport/air_portal/index_fr.htm
- (20) www.elfaa.com
- (21) ICAO/OACI : www.icao.int

✓ Déréglementation

- (22) www.centennialofflight.gov
- (23) www.enpc.fr

✓ Alliances

- (24) www.fact-index.com/a/ai/airline_alliance.html
- (25) www.enac.fr
- (26) www.tourismfuturesintl.com/
- (27) www.skyteam.com

(28) www.oneworld.com
(29) www.staralliance.com

✓ **Low-cost**

(30) www.tourisme4pro.com
(31) www.southwest.com
(32) <http://lfonsek.free.fr>

✓ **Les sites algériens**

(31) <http://www.airalgerie.dz>
(32) www.journal-officiel.gouv.fr/
(33) wikitravel.org/fr/Algérie