

**CONTRIBUTION A L'ETUDE DU DROIT DU
TRANSPORT AERIEN ALGERIEN : PERSPECTIVES DE
L'OPEN SKY**

BOUMEDIENE Omar
Enseignant
Ecole Supérieure de l'air -ORAN

Résumé :

Ce travail traite de la réalité du transport aérien en Algérie. Confronté à une concurrence de plus en plus forte, le transport aérien algérien est obligé d'opérer une mutation lui permettant de se positionner dans l'échiquier mondial.

A l'image des pays pionniers (Etats-Unis d'Amérique et Europe) et dans le cadre de la décision de Yamoussoukro, l'Algérie entre dans l'ère de la libéralisation du transport aérien et de l'ouverture des cieux.

Toutefois un certain nombre de conditions est à mettre en place afin de réussir l'ouverture du ciel national.

Un cadre législatif évolutif, puissant et protecteur doit être mis sur pied pour garantir une pratique aérienne efficace et bénéfique pour les acteurs algériens tant clients que transporteurs.

Introduction :

L'industrie aéronautique connaît un grand développement, dont le transport aérien est la principale image. Ce large secteur qui est le transport aérien, a connu depuis son apparition, une évolution remarquable qui lui a conféré une place stratégique dans le développement de nombreux pays qui le considère comme le noyau de leur économie. Cette situation a poussé les Etats à investir dans ce domaine en modifiant les réglementations pour élargir leurs parts de marchés et gagner plus de desserte à l'étranger.

Au plan international, l'ouverture du ciel constitue aujourd'hui un des plus importants sujets de débat entre les grands acteurs de l'activité aérienne mondiale. Cet état de fait est consécutif à l'importante croissance dans différents domaines tels que la démographie, le tourisme, ou encore les grands projets internationaux (transport, énergie, industrie, agriculture...). Dans cette dynamique, le volet aérien occupe naturellement une place centrale, qui se traduit par les différents contrats établis entre l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) d'une part et d'autres acteurs majeurs d'autre part tels que l'OMT (Organisation Mondiale du Tourisme), OIT (Organisation Internationale du Travail) pour ne citer que ces deux institutions.

De son côté, l'IATA (International Air Transport Association), dans son rapport du 07 juillet 2014, lors de la réunion de Genève, confirme les avantages considérables, aussi bien économiques que sociaux, que pourrait avoir l'ouverture du ciel sur le plan régional et l'encouragement des échanges aériens intra Africains. On pourrait, à ce titre, citer les expériences marocaine et tunisienne dans l'ouverture de leur ciel. Si les premiers résultats montrent des effets positifs sur l'activité aérienne de ces deux pays, il est indéniable de

remarquer l'absence d'une stratégie commune africaine bénéfique à l'ensemble du continent, ainsi que la situation algérienne qui reste à la traîne par rapport à deux nombreux pays africains, laissant ainsi, de grandes opportunités (économique, industrielle, touristique...) lui filer entre les mains.

Pourtant, notre pays possède tous les atouts pour lui permettre une émergence efficace dans l'activité aérienne internationale. En effet, l'Algérie qui est le plus grand pays africain dispose également d'un emplacement extrêmement stratégique. La position de l'Algérie est très avantageuse à la fois pour le continent africain, européen et même au regard du continent asiatique. En d'autres termes, l'Algérie constitue, naturellement un pont entre ces trois régions du monde.

Cette étude a pour objectif d'évaluer les potentialités algériennes quant à l'ouverture de son ciel. Un inventaire des insuffisances aussi bien législatives que infrastructurelles sera établi afin d'identifier les zones d'actions en vue d'aboutir à un climat et un environnement favorisant l'ouverture du ciel dans notre pays.

I. Historique de la libéralisation du transport aérien.

Afin de bien comprendre l'évolution de l'ouverture du ciel une étude historique est nécessaire.

I.1 Les Etats-Unis

C'est en 1978 que le pouvoir politique fédéral des Etats-Unis d'Amérique décide de libéraliser l'accès au ciel en vertu de la loi 95-504 dénommée Air De regulation Act. Cette libéralisation intervient pour répondre au nombre réduit des compagnies aériennes entraînant, une faiblesse de la

concurrence et par conséquent une hausse des tarifs pratiqués par les compagnies autorisées. Une telle situation a déjà été vécue dans d'autres secteurs tels que le transport ferroviaire ou l'immobilier qui ont connu des crises économiques majeures menant à la faillite des entreprises concernées. Afin d'éviter ce scénario en matière aérienne, les autorités américaines décident donc, de mettre fin à la situation de monopole de certaines compagnies, et d'ouvrir le ciel américain à la concurrence.

L'ouverture du ciel aux Etats-Unis s'est opérer en 2 phases :

- **1^{ère} phase de 1978 à 1984 :**

Cette phase a vu l'apparition de nouvelles compagnies privées et publiques de transport aérien de nationalité américaine. Une libéralisation du ciel pour ces compagnies a eu lieu tout en gardant le trafic interne fermé aux compagnies étrangères.

- **2^{ème} phase après 1984 :**

Fort de leur expérience et portés par leur succès, les américains font pression sur les européens afin de libéraliser leur ciel aux compagnies américaines. Cette mesure étant évidemment réciproque : c'est le début de l'ouverture du ciel.

Il est à rappeler que les négociations de l'ouverture du ciel entre les américains d'un côté et les européens de l'autre, ont pris comme base et comme noyau les accords bilatéraux entre les Etats-Unis et le Royaume Uni qui dataient de 1946.

I.2 L'Europe

Emboitant le pas aux Etats-Unis d'Amérique, les européens libéralisent à leur tour leur ciel. Cet acte est réalisé en 3 phases :

-- 1^{ère} phase de 1987 à 1990 :

Les européens se sont entendus pour assouplir les conditions commerciales d'exploitation aériennes telles que :

- La structure tarifaire,
- Partage des marchés,
- Cabotage entre pays membres de la communauté européenne.

-- 2^{ème} phase de 1990 à 1993

Cette 2^{ème} phase a vu le maintien et l'élargissement des mesures prises préalablement, ainsi que l'adoption d'un certain nombre de règlements destinés à faciliter aux transporteurs européens l'exercice de ces activités sur l'ensemble du sol européen. C'est ainsi que 3 règlements ont vu le jour :

- Le règlement 2407/92 selon lequel une licence d'exploitation délivrée à un transporteur par un pays membre devient valable dans tous les pays de l'Union Européenne ;
 - Le règlement 2408/92 qui libéralise la pratique du cabotage,
 - Le règlement 2409/92 qui généralise la liberté tarifaire, sous certaines réserves comme les cas de service public : « les transporteurs aériens de la Communauté fixent librement les tarifs aériens des passagers».

-- 3^{ème} phase après 1993

Elimination de toutes les restrictions héritées de la période précédente. Cette action aboutit à l'assouplissement de la pratique de l'activité aérienne en Europe. A titre d'exemple, durant cette phase a eu lieu la liberté tarifaire, l'attribution du statut de communautaire à tout transporteur immatriculé dans un état membre ayant pour conséquence la disparition de la notion du cabotage.

I.3 L'Afrique

Malgré sa position géostratégique de choix (entre les continents européen, américain et asiatique) l'Afrique est restée en retrait et à la traîne dans les bouleversements de l'activité aérienne internationale. En effet, c'est qu'en 1999 que les ministres africains en charge de l'aviation civile prennent le train en marche et signe la décision de Yamoussoukro¹ (Côte d'Ivoire). Cette décision est adoptée une année plus tard (juillet 2000)² par les chefs d'état et de gouvernement africains. L'objectif de cette décision est l'élimination graduelle de toutes les barrières non physiques et les restrictions liées à³ :

- L'octroi des droits de trafic et spécialement ceux de la 5^{ème} liberté,
- La capacité des aéronefs des compagnies aériennes africaines,
- La réglementation des tarifs,

¹Déclaration de Yamoussoukro : La Conférence Régionale des Ministres Africains chargés de l'Aviation Civile/ Yamoussoukro (Cote d'Ivoire)/6,7 Octobre 1988.

²Décision AHG/OAU/AEC/Déc.1(iv) à Lomé, Togo.

³Rapport sur la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro / Réunion du comité sur l'intégration régionale / Addis Abeba, Ethiopie Octobre 2003.

- La désignation par les états des instruments d'exploitation,
- L'exploitation des vols cargos.

II. Accords du transport aérien

Au fil de son développement et avec l'émergence de nouveaux marchés du transport aérien, le concept d'ouverture du ciel a été contraint de se doter d'un certain nombre de lois et de règlements dont :

- Les libertés de l'air,
- Les accords bipartites,
- Les alliances.

II.1 les libertés de l'air

Ces accords sont définis par l'OACI dans le document N°9626 « Manuel de la Règlementation du transport aérien international » dont le contenu est présenté ci-dessous.

Si les deux premières libertés sont de nature technique, les libertés N°3, 4 et 5 sont de nature commerciale. Il est à préciser que les libertés N°6, 7, 8 et 9 ne sont, à ce jour, pas reconnus officiellement en tant que telles, en terme d'un traité international, par l'OACI

➤ Première liberté : « droit ou privilège accordé par un État à un ou plusieurs autres États, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de survoler son territoire sans y atterrir ».

- Deuxième liberté : « droit ou privilège accordé par un État à un ou plusieurs autres États, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, d’atterrir sur son territoire pour des raisons non commerciales ».
- Troisième liberté : « droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte 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 ».
- Quatrième liberté : « droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte 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».
- Cinquième liberté : « droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer et d’embarquer, dans le territoire du premier État, du trafic en provenance ou à destination d’un État tiers ».
- Sixième liberté : « droit ou 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».
- Septième liberté : « droit ou privilège accordé par un État à un autre, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter du trafic entre le territoire de 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, ce qui signifie

qu'il n'est pas nécessaire que le service soit en correspondance avec un service ou soit un prolongement d'un service à destination ou en provenance de l'État dont le transporteur a la nationalité ».

➤ Huitième liberté : « droit ou privilège, dans le contexte de services aériens

internationaux réguliers, de transporter du trafic de cabotage entre deux points situés à l'intérieur 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) à l'extérieur du territoire de l'État qui accorde le droit ou privilège (on parle aussi de « cabotage consécutif »).

➤ Neuvième liberté : « droit ou 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 du territoire de cet État (on parle aussi de cabotage “ autonome”»).

II.2 Les Accords bipartites

Les accords bipartites sont ceux établis entre 2 compagnies et peuvent prendre diverses formes :

- Les accords interlignes :

Ces accords permettent aux clients, désirant effectuer un voyage d'un point A vers un point C via un point B, assuré par 2 compagnies, l'achat d'un billet unique cumulé, dont la valeur est inférieure à la somme des billets AB + BC.

- **Les accords de partage de codes :**

Ces accords impliquent par exemple deux compagnies dans l'exécution d'une liaison d'un point A vers un point B. Afin d'assurer un taux de remplissage optimal, ces compagnies peuvent s'entendre pour attribuer un code unique pour cette liaison. Dans la pratique, les voyageurs d'une compagnie X embarquent à bord de l'avion appartenant à la compagnie Y en utilisant le billet issu de la compagnie d'origine (X).

- **Les joint-ventures et prise de participation :**

Mettant en jeu deux ou plusieurs compagnies, les joint-ventures permettent à celles impliquées dans ce réseau de réaliser des économies de grande échelle. Ce montage complexe prévoit également le partage des recettes. Les accords entre les compagnies dans une joint-venture peuvent toucher plusieurs aspects allant du partage de code, aux accords sur les agences en ville en passant par l'achat groupé des fournitures (carburant en 1^{er} lieu) ainsi que des investissements qui peuvent prendre la forme d'une prise de participation d'une compagnie dans le capital d'une autre. Le mécanisme des joint-ventures constitue l'étape préliminaire vers la création d'alliances aériennes.

II.3 Les alliances

C'est la construction d'un réseau de compagnie partenaires dont le but est de satisfaire le client à travers l'exécution de longs courriers selon

l'expression « from anywhere to anywhere ». Les alliances permettent un certain nombre d'avantages dont :

- La réservation de la totalité du voyage,
- L'enregistrement à l'avance sur le vol en correspondance (et donc diminuer le nombre de comptoirs d'enregistrement),
- L'assurance des bagages,
- La Mutualisation les services au sol,

Toutefois, appartenir à une alliance peut comporter certains inconvénients tels que la perte de la réactivité face à l'évolution du marché. En effet, à l'intérieur d'une alliance, une compagnie donnée verra son degré de liberté décroître et ne pourra plus décider de son destin individuellement, désormais seule une décision du groupe pourrait permettre à la compagnie en question de conquérir de nouveaux marchés. De plus, des tensions peuvent apparaître entre compagnies appartenant à une même alliance par suite à une différence de potentialité de chaque compagnie.

III. Le cas de l'Algérie

Bien que possédant de grandes potentialités, le transport aérien en Algérie semble tourner au ralenti. En effet, à la croisée des continents, l'Algérie évolue dans un contexte aérien mondial des plus sévères et des plus compétitifs. Une adaptation à la nouvelle réalité aérienne, en termes de moyens de navigation, de structures aéroportuaires, de vecteurs utilisés par les compagnies nationales ainsi que d'un cadre législatif moderne sont nécessaires pour

permettre l'émergence du transport aérien algérien en acteur majeur au minimum sur les scènes africaine et méditerranéenne.

IV.1Etat des lieux

Le transport aérien en Algérie dispose d'un certain nombre d'atouts mais également de faiblesses qui menacent son efficacité. Comme point principal, il convient de rappeler la position stratégique de l'Algérie et tous les bénéfices qui peuvent en découler (transit, escale, hub...). A partir de là, plusieurs opportunités peuvent se présenter au transport aérien algérien. En effet, les acteurs de cette activité pourraient jouer un rôle moteur dans le développement de l'activité et de la croissance économique nationale et continentale. D'autre part, l'activité cargo reste sous utilisée et pourrait également être source de gains et de revenus non négligeable pour nos compagnies. Enfin, il est à souligner les efforts consentis par l'état à promouvoir le transport aérien comme mode de mobilité accessible à une grande frange de la société algérienne.

Néanmoins, l'Algérie se trouve actuellement face au défi de moderniser son transport aérien afin d'en faire un outil de compétitivité par rapport aux transporteurs mondiaux. Face à ce constat, des faiblesses dans le transport aérien algérien sont à relever. Il s'agit principalement de :

- Absence de toute culture entrepreneuriale,
- Manque de compétences se répercutant sur la faiblesse du taux d'encadrement,

A eux seuls, ces 2 points sont à l'origine des autres formes de faiblesse du transport aérien en Algérie, tel que :

- Engendrement d'une mauvaise gestion,
- Coûts d'exploitation élevés et non attractifs.

A partir de cette première analyse, les études effectuées sur le transport aérien algérien détectent plusieurs menaces capables de pénaliser, à plus ou moins court terme, cette activité pendant une longue période. Il s'agit principalement de :

- La possibilité de concurrence accrue des compagnies étrangères,
- L'instabilité des couts du carburant, ce dernier représentant le tiers des dépenses globales pour une compagnie aérienne,
- Fuite des compétences vers les compagnies étrangères, plus valorisante pour le cadre,
- Nouvelles normes relatives à la gestion de la sécurité et la sureté aérienne plus sévères.

De ce fait, une série de questions s'impose aux spécialistes et aux responsables du transport aérien national :

- L'Algérie, a-t-elle réuni les conditions optimales pour libéraliser son marché du transport aérien ?
- Sommes-nous préparer à l'ouverture de notre ciel,
- Nos compagnies pourront-elles se livrer à la concurrence contre les compagnies étrangères ? (Eventuellement appartenir à une des alliances)

- Le système CNS-ATM⁴ algérien est-il technologiquement à jour ?
- Existe-il une inter modalité de transport (aérien, ferroviaire et routier) en Algérie ?
- Enfin, disposons-nous d'une législation capable de répondre aux attentes du transport aérien algérien en mutation forcée ?

C'est cette dernière question qui sera abordée dans ce travail.

IV.2 Début de l'interaction avec le continent européen : La Politique Européenne de Voisinage

En 1992, l'Union européenne avait fini d'unifier son ciel et s'est, désormais, mis à la recherche de nouveaux marchés et débouchés pour ces compagnies. Les pays du Maghreb étaient naturellement les plus indiqués pour l'élargissement du ciel européen vers le sud.

C'est ainsi que dès 1995, une PEV (Politique Européenne de Voisinage) fut signée à Paris entre la France, l'Italie et l'Espagne d'une part et l'Algérie, la Tunisie et le Maroc d'autre part afin d'harmoniser et d'étendre le système de transport européen au système de transport du Maghreb.

Si le Maroc et la Tunisie commencent à profiter de la PEV dès 1995, il ne sera pas de même pour l'Algérie pour diverses raisons. Il est à signaler que l'Algérie a signé cette PEV alors qu'elle ne disposait même pas d'un code de l'aviation civile nationale. Plus de 20 ans après sa signature, l'Algérie ne profite

⁴ Les Concepts de Communication Navigation Surveillance pour La gestion du trafic aérien (Air Traffic Management).

que très peu des avantages que la PEV envisage : La connectivité, l'amélioration de la transparence, la modernisation des systèmes de gestion du trafic aérien, l'aide au respect des normes européennes et internationale en matière de sécurité et de sûreté aérienne, l'intégration dans l'initiative ciel unique européen à travers l'harmonisation des législations...

Le Maroc est même parvenu à signer un accord de ciel ouvert avec les Etats-Unis en 2000, ce qui a poussé l'Union Européenne à actualiser la PEV en 2004 et déboucher sur un accord de ciel ouvert Maroc – UE en 2006.

Un accord de ciel ouvert est également signé, en 2007, entre le Maroc à l'ouest et la Tunisie à l'est sans que l'Algérie, au centre, n'en profite. Il est à souligner le caractère touristique des pays voisins de l'Algérie, activité qui a beaucoup contribué à la conclusion de tous ces accords, et même à ouvrir la porte à des compagnies extra européennes ou extra américaines telles Turkish Airlines, ou Etihad.

IV.3 Le traité de Yamoussoukro

Dans la foulée de l'unification du ciel européen, le continent africain, sous l'impulsion de l'union européenne et des Etats-Unis d'Amérique, décide, en 1999 de libéraliser le transport aérien sur le continent. Malgré l'émergence de quelques compagnies dans cette nouvelle configuration du ciel africain (South African Airways, Air Seychelles, Kenya Airways...), force est de constater l'échec de l'expérience africaine en matière d'ouverture du ciel. En effet, la majorité des compagnies africaines, dont Air Algérie, semble s'être impliquée dans cette aventure sans avoir pris les conditions préalables nécessaires à la

réussite d'un tel défi. Parmi les éléments ayant contribué à cet échec, il est possible de citer :

- L'inadéquation des infrastructures africaines aux différentes modalités de transport en raison du manque d'investissement dans ce domaine,
- L'instabilité politique sur le continent et les conflits entre différents pays,
- L'affectation d'un grand nombre de compagnies africaines sur la liste noire établie par l'IATA,
- La disparité du niveau de vie et de culture entre pays africains anglophones et les autres francophones,
- L'obsolescence des moyens TIC africains (Technologie de l'Information et de Communication),
- La mise à l'écart du continent africain dans les instances politiques internationales (G8, Conseil de Sécurité de l'ONU, les instances financières mondiales...).

En Algérie, la mise en œuvre de la décision de Yamoussoukro, à partir de 1999, s'est principalement traduit par l'introduction dans le paysage aérien algérien de compagnies privées algériennes telles que Khalifa Airways, Eco air international, RYM Airlines, SAHARA Airlines, Antinéa Airlines, Air Fret Service Oran, Star Aviation. A l'exception de cette dernière, toutes les autres compagnies n'ont pas survécu et ont disparu vers 2003. Cette expérience algérienne permet d'ouvrir le débat afin d'identifier les causes d'un tel échec. C'est vers le cadre législatif qui gère ces activités que nos investigations se dirigent.

IV.4 Cadre législatif algérien relatif au transport aérien

En termes de législation, l'Algérie, comme tous les pays, possède son code de l'aviation civile. Il s'agit de la loi 06-98 du 27 juin 1998. Cette loi a connu un seul amendement⁵. Il faut signaler que l'existence d'un tel code n'implique pas malheureusement la mise en œuvre de ses dispositions.

Après constat de l'échec des compagnies privées algériennes créées après l'accord de Yamoussoukro, le gouvernement algérien a pris la décision de geler la concession aux compagnies aériennes privées, ce droit étant consacré par l'article 115 du code de l'aviation civile algérien.

Parallèlement au gel des concessions au privé algérien, le paysage aérien dans notre pays a vu l'introduction de compagnies étrangères, en vertu de l'article 113 du même code et des accords bilatéraux avec leur pays d'origine, afin de répondre aux besoins du marché.

Cette situation a contribué à :

- Disqualifier le secteur privé algérien pour l'obtention de part de marché,
- Mettre en position de force les compagnies étrangères dans notre pays,
- Absence de loi permettant de protéger nos compagnies nationales en cas de difficultés temporaires. Cette loi serait similaire à celle existant aux Etats-Unis d'Amérique relative à la protection contre les

⁵Loi n° 15-14 du 15 juillet 2015.

faillites⁶.Elle serait particulièrement utile dans le cadre de la mise en œuvre de l'ouverture du ciel algérien.

En résumé, l'évolution du droit du transport aérien en Algérie ne semble pas avoir suivi les phases réglementaires pour arriver à un résultat optimal. En effet, il est obligatoire de respecter les différentes étapes vers l'ouverture du ciel en passant par les phases suivantes :

- Phase de pré libéralisation :

Seuls les acteurs nationaux publics ont droit à l'exploitation du ciel national,

- Phase de libéralisation : En plus des acteurs nationaux publics, l'activité aérienne

sera ouverte au privé algérien. Cette introduction vise d'une part, à satisfaire le client par une offre de service compétent, et d'autre part jouer sur la tarification à travers la concurrence entre compagnies.

- Phase d'ouverture du ciel :

Après avoir mis sur rail nos compagnies nationales et leur avoir donné les moyens techniques et financiers leur permettant de tenir la concurrence, des accords de ciel ouvert pourront être conclus avec d'autres pays.

⁶Le chapitre 11 de l'article11 du code Fédéral Américain

Conclusion :

Beaucoup reste à faire pour le transport aérien en Algérie. Sous la pression des pays européens et des Etats-Unis, l'Algérie a opéré une ouverture du ciel dans la précipitation sans vraiment veiller à ces intérêts en premier lieu.

Une mise à niveau des infrastructures aéroportuaires, des moyens de navigation, de la flotte des compagnies nationales est nécessaires avant d'envisager une ouverture du ciel et de rentrer dans une concurrence internationale.

Il faut établir des plans de développements et de vision sur plusieurs années.

Il s'agit également de s'inscrire dans une démarche progressive avant d'arriver au but recherché. A titre d'exemple une bonne exploitation de la PEV, la signature d'accords bilatéraux actualisés et élargis, l'ouverture du ciel par région (Maghreb, MENA, Sud de l'Europe...).

Enfin mettre en place un suivi rigoureux des échéances tracées par les décideurs de l'aérien algérien.

Pour citer cet article :

Omar BOUMEDIENE, «*Contribution à l'étude du droit du transport aérien algérien : perspectives de l'open sky* », Revue de droit des transports et des activités portuaires, Volume IV / N°01, année 2017 (PP 06-24).