

L'OUVERTURE DU CIEL ALGERIEN A LA CONCURRENCE THE OPENING OF THE ALGERIAN SKY TO COMPETITION

Hidaya TOU, Doctorante, EHEC

Résumé

Au-delà de la problématique de l'ouverture ou non du transport aérien en Algérie aux investisseurs privés algériens et étrangers qui demeure posée, l'ouverture du ciel algérien à la concurrence constitue actuellement un sujet fort controversé. Les Etats et les organisations régionales ne cessent d'exercer des pressions sur l'Algérie à cet effet. Les Etats Unis pour la ligne Alger New York, l'union européenne, les pays du golfe arabe et les pays du Maghreb notamment y reviennent régulièrement à la charge L'organisation Internationale de l'Aviation Civile (OACI) y souscrit naturellement.

Les oppositions, à l'heure actuelle, des autorités algériennes concernées, à l'idée de l'open sky principalement (ouverture totale du ciel) relayées en cela par Air Algérie ne pourraient indéfiniment résister aux pressions.

Mots clés : Ouverture du ciel, autorités, Air Algérie, Maghreb

Abstract

Beyond the problem of the opening or not the air transport in Algeria to the Algerian and foreign private investors which remains composed, the opening of the Algerian sky in the competition(competitors) establishes(constitutes) at present a hardly debated subject. States and regional organizations do not stop putting pressure on Algeria for that purpose. The United States for the line Algiers New York, the European Union, the countries of the Arabian Gulf and the countries of the Maghreb in particular regularly try again there The International organization of the Civil aviation (ICAO) subscribes to it naturally.

The oppositions, at the moment, concerned Algerian authorities, at the idea of the open sky mainly (total opening of the sky) relieved in it by Air Algeria could not infinitely resist the pressures.

Keywords: opening of the sky, the authorities, Air Algeria, the Maghreb

1. Introduction

L'« ouverture du ciel » ou l'open sky, est défini globalement comme "une libéralisation des trafics aériens entre deux pays sans contrainte aucune en nombre de passages ou de vols".. Nous

concentrerons notre intérêt, dans la présente contribution, sur les enjeux pour l'Algérie et pour la compagnie Air Algérie d'un tel accord éventuel (raisons, avantages et inconvénients).

Les avis, autour de la question ainsi que sur ses soubassements et, enfin, sur les conflits entre les vols traditionnels, la "cinquième liberté" et les vols lowcost ou vols à bas coûts sont divergents comme le sont les intérêts financiers et les convictions idéologico-dogmatiques et les rentes de situation.

Nous en débâterons et nous terminerons par la formulation de nos jugements et de nos options. Nous nous appuyerons sur un "Benchmarking" utile, constitué du cas "open sky" du Maroc, pour une juste appréciation de la problématique de faisabilité ou non de l'open sky en Algérie.

2. L'ouverture du ciel algérien à la concurrence ou « l'open sky »

2-1. Les enjeux de l'accord, d'« open sky » pour l'Algérie et pour Air Algérie

L'accord est conclu entre deux Etats. Ils ne sont pas nécessairement de même capacité de transport aérien. Le partage à égalité du trafic n'est, par conséquent, pas toujours une condition à la conclusion de cet accord. Cette règle peut être observée dans les vols traditionnels. Il arrive aussi que des Etats, ne possédant pas de pavillon national de transport aérien, concluent des accords avec plusieurs Etats possédant un ou plusieurs transporteurs aériens ; à charge pour eux de répartir le trafic entre ces transporteurs ou de leur laisser la liberté de se livrer, les uns les autres, une concurrence conforme à l'esprit de l'ouverture du ciel, telle que conclue le 24 mars 1992, ratifiée en 1993 et 2001 respectivement par les USA et la Russie et mis en application à partir de janvier 2002.

L'Etat algérien, Air Algérie et la culture ambiante imprimèrent à la question une surcharge dogmatique de rejet de l'idée de « l'open sky » ; en phase avec la culture de "tout Etat" et du rejet de tout ce qui s'apparente au "libéralisme" dans tous les domaines. La question de libéralisation de l'aviation civile décidée en 1998 par la loi n° 06-98 du 21 juin 1998 portant libéralisation du transport aérien que nous avons rappelée précédemment, ne prévoyait pas l'ouverture du ciel algérien.

L'idée de l'"open sky" en Algérie fut toutefois évoquée officiellement en 2009 par les autorités algériennes en charge du transport aérien. Les orientations générales des plus hautes autorités du pays à cet égard, prônaient le temporisation et la circonspection dans le traitement du dossier. L'idée ressurgit en 2010 sous forme d'idée de traitement sélectif au profit des compagnies des Emirats arabes Unis, du Qatar et du Kuweït dans le prolongement du principe de l'ouverture réciproque du ciel avec l'Algérie qui figure dans les procès verbaux des hautes commissions mixtes de coopération avec ces pays. Les mêmes orientations d'ordre général, renvoyaient dans le temps leur mise en œuvre ; manière de signifier que la question avait encore besoin de murir et que le traitement sélectif de la question était politiquement inélégant (Bilan des réalisations et des projections quinquennales des transports 2010-2014 :. P.209 /210).

2-2.Discordances et questionnements autour de l'open sky en Algérie

Les voix sont concordantes à l'intérieur d'Air Algérie pour rejeter l'idée même : Pour les Pdg d'Air Algérie: «La compagnie n'est pas prête pour l'accord «open sky» et qu'elle ne pouvait supporter une pareille mesure car la concurrence serait trop rude", et qu'ils souhaitaient limiter une telle ouverture aux compagnies régulières et non pas à celles des «low-cost» (charters)¹⁹. Ces réserves sont soutenues et par l'encadrement et par les multiples syndicats de la compagnie. Mais des avis favorables à l'ouverture du ciel se manifestent dans les milieux d'affaires et dans la presse du pays²⁰; certainement pour des raisons pas toujours désintéressées. Les hommes d'affaires privés, nés à l'ombre de la rente pétrolière sous différents scénarios, poussent à la privatisation de tout le secteur public, Air Algérie comprise ; exploitant les difficultés économiques qui ont surgi à la faveur de la chute des prix de pétrole de juin 2014. L'ouverture du ciel algérien en découle, conséquemment. Mais les convictions économiques et les intérêts de la compagnie pourraient l'être moins.

¹⁹Déclaration à la Radio nationale ; in « El Moudjahid » quotidien national du Mercredi 3 Janvier 2015.

²⁰Forum des chefs d'entreprises (FCE) au renouvellement de ses structures. Plate-forme : " our l'émergence de l'économie nationale". Juin 2015.Volet(transport).

Même si le dogmatisme pur et dur sacrifie souvent l'efficacité et les meilleures options.

Deux facteurs majeurs s'opposent, pour le moment, à l'ouverture du ciel de l'Algérie à la concurrence:

- Un facteur culturel, plutôt subjectif, d'ordre idéologico-dogmatique qui persiste encore en Algérie et que d'aucuns qualifient, plutôt, d'esprit de défense de rentes de situation. S'y associent cadres gestionnaires, Personnel Navigants Commercial (PNC), Personnel Navigants Techniques (PNT) et la multitude de Syndicats de la compagnie. Le syndicat principal majoritaire d'Air Algérie, l'Union Générale des Travailleurs Algériens (UGTA), rejette aussi bien l'idée de faillite de la compagnie que celle de sa privatisation

- Un facteur objectif, d'ordre économique, financier et de marketing. Les deux compagnies publiques algériennes de transport aérien, Air Algérie et Tassili Airlines, soutenues par les autorités algériennes, s'opposent, pour le moment, à l'open sky, par une crainte d'une concurrence à armes inégales avec les compagnies aériennes étrangères traditionnelles régulières, "charters" ou "lowcost", qu'elles soient du pays du décollage ou de celui de l'atterrissage.

Une certaine cohabitation paraît sagement admise par une sorte d'accommodement tacite entre ces deux facteurs. Cette cohabitation semble survivre à tous les débats s'y rapportant, depuis la promulgation de la loi n° 06-98 du 21 juin 1998 sus visée : une reconnaissance du principe de l'open sky et le renvoi de sa mise en œuvre jusqu'à réunion des conditions de compétitivité d'Air Algérie avec les compagnies aériennes étrangères qui bénéficieront de cette option quand elle serait appliquée par l'Algérie.

En effet, «la position des autorités algériennes n'a pas changé, à cet égard, mais elle n'a pas d'objection de principe à l'instauration de l'Open Sky en Algérie ; certaines conditions de réussite de l'opération dans le discours officiel n'étant pas réunies ; et ce, en dépit de pouvoir assortir l'accord favorable éventuel, de clauses de sauvegarde en raison des risques majeurs qui menacent l'activité des compagnies aériennes algériennes »(KAABACHE ,2017).

- Air Algérie patauge dans le renouvellement à l'équivalent, souvent décalé et financièrement pénible, de sa flotte, devant un marché aérien mondial qui évolue à plus de 6% par an. Et sous la hantise d'un

endettement problématique pour des résultats financiers controversés, eu égard au sens que donnent les uns et les autres à « la compensation/ subvention qu'Air Algérie semble vouloir niveler à la hauteur de ses déficits et que l'Etat, par contre, veut strictement limiter à la seule contrepartie de « la sujétion de service public » pour les lignes domestique, essentiellement, écorchée des surcoûts de gestion.

- Tassili Airlines émergeant aux finances de Sonatrach, appelé une plus grande transparence : indices avérés de contreperformances et persistance d'une certaine confusion dans la définition de sa vocation et dans l'exercice de son activité, par rapport à ses statuts de création. Nous reviendrons sur ces questions au niveau des conclusions de notre thèse.

Attendre la réunion de toutes ces conditions pour l'ouverture du ciel algérien à la concurrence, est une condition qui n'arriverait jamais. Cela rappelle aussi le même discours et les mêmes préalables pour l'ouverture de l'économie algérienne aux règles de marché à partir de 1989

3 .Opportunités et menaces

Nous évacuons, en premier lieu, le volet "menaces" pour consacrer le volet "opportunités" à : l'alternative : « ouvrir ou ne pas ouvrir le ciel algérien à la concurrence » qui constitue notre préoccupation centrale dans la présente recherche. Nous tenterons, évidemment, en nous aidant des développements que nous venons d'exposer, pour défendre l'option la moins inopportunes, car toutes les options sont lourdement contraignants.

3-1.Les menaces

Sans l'open sky : Air Algérie vit une crise permanente de management à la limite de "la faillite", n'eut le sauvetage permanent assuré par les pouvoirs publics algériens.

Avec l'open sky : Les capacités d'Air Algérie dans l'état actuel de sa gestion, ne lui permettent pas de résister à la concurrence des compagnies traditionnelles, et encore moins des compagnies lowcost, des vols long-courriers et des « Hub » régionaux, à défaut du soutien de l'état.

- L'open sky met en place un programme de vols de surveillance non armés sur la totalité du territoire des Etats parties

- Chaque État partie doit accepter de recevoir un certain nombre de vols d'observation (« quota passif ») et peut mener, au maximum, autant de vols d'observation qu'il en a reçus (« quota actif »).
- Il s'agit du libre accès à toutes les lignes. Compagnies aériennes peuvent opter librement entre les différents aéroports. Les capacités et les fréquences sont illimitées
- La possibilité de fixer librement les tarifs est une des conditions essentielles de libéralisation du transport aérien.
- Dans un système concurrentiel, on ne décide pas de ses prix : c'est le marché qui en décide.
- Un transporteur aérien, en situation compétitive, ne peut se permettre un suréquipement immobilier avec des agences et des sureffectifs sources de surcoûts
- Les contraintes que nous venons d'énumérer constituent objectivement pour Air Algérie des "contraintes-menaces" objectives de son adhésion à un accord d'open sky.

Il importe de rappeler que ce traité a été négocié, au départ, par des acteurs militaires : l'OTAN et le Pacte de Varsovie comme nous l'avons déjà rapporté. L'objectif stratégique est certainement d'ordre militaire. Le soubassement ne pouvait être qu'un mobile de domination. L'économie du transport aérien ne paraît, par déduction logique, qu'un objectif secondaire.

3-2 .Les opportunités

Dans le traitement de ce volet nous nous écarterons suffisamment du " tout dogmatisme "qui a fortement caractérisé, jusqu'à présent, les approches de recherche de solutions à l'inefficience chez Air Algérie. Nous refuserons aussi, avec suffisamment de prudence, de nous aligner, "tête baissée", sur les choix marocain et tunisien en faveur de l'open sky, tel qu'ils l'ont signé.

Il est vrai qu'aussi bien les choix marocain et tunisien que la position algérienne "de oui, mais pour plus tard" n'ont pu sauver les compagnies aériennes de l'inefficience, de la déstructuration financière, de l'incapacité d'assurer leur financement, ni de tenir tête à la concurrence classique et à celle des lowcost, n'eussent les interventions des Etats sous des formes licites et/ou de subventions croisées.

Pour nous frayer un passage de sortie entre ces choix qui se sont avérés inopérants jusqu'à présent au Maroc et avec les mêmes signes précurseurs de déception pour le cas de la Tunisie, nous nous poserons les deux questions suivantes : L'Algérie, pourra-t-elle, éternellement, renvoyer à plus tard, l'ouverture de son ciel à la concurrence étrangère, alors que la libéralisation se généralise dans le monde ?

- Et si elle ouvrait son ciel à la concurrence, évitera-t-elle le désarroi financier dans lequel se débattent actuellement RAM et Tunis air ?

a. Première option : Rejeter l'ouverture du ciel à la concurrence

Nous aurions opté d'emblée pour la condamnation de la fermeture du ciel algérien si les indicateurs de l'état de santé de RAM et Tunis air étaient florissantes. De même, si l'état de santé d'Air Algérie était rassurant, nous aurions, tout aussi, définitivement rejeté l'ouverture du ciel à la concurrence étrangère.

Aucune de ces alternatives ne se vérifie. De ce fait, dans la première alternative, l'ouverture du ciel algérien, logiquement ne pourrait pas, par conséquent, se justifier. Le management, en mieux, du système de gestion en vigueur depuis toujours, s'imposerait; avec le renouvellement des engagements des centres de décision à tous les niveaux. Ils seraient actualisés, "reliqués" au besoin : Les mêmes diagnostics et les mêmes plans d'action que nous avons déjà eu à présenter plu haut seraient, alors, à rééchelonner !

A ce stade de raisonnement, le rejet de l'ouverture du ciel deviendrait, par conséquent, une arme "légitime" d'autodéfense pour le maintien des différents avantages acquis ou rentes de situation. Cependant, en l'absence de pressions concurrentielles, les résultats ne pourraient pas substantiellement changer. On se contenterait d'indicateurs modestes en les présentant comme des résultats exceptionnels ; soit en légère croissance, soit en léger recul: Taux d'augmentation du trafic de 2% chez Air Algérie contre 10% chez RAM et 14% chez Tunis air; Un coefficient d'occupation de 70% contre 76,8% pour Tunis air et 84% pour RAM ; renouvellement, souvent réalisé avec beaucoup de retard, pour des raisons managériales des avions vieillissants; timides projets d'extension du réseau commercial ; déficit financier permanent couvert par la compensation de sujétion de service public ; problématique récurrente des difficultés de remboursement des crédits contractés pour l'acquisition des nouveaux

avions; résistances au changement que la direction de la compagnie annonce régulièrement vouloir introduire .

On s'agrippe, en contrepartie, aux rentes de situation à tous les niveaux : les sureffectifs "s'entretiennent", les surcoûts s'aggravent, l'inefficience s'étend, l'handicap en compétitivité devient structurel...etc.

Au fond, c'est une solidarité de groupes : Syndicats PNT, PNC et administratifs, face aux hélistations complices des dirigeants quant à la mise en œuvre des répétitifs et "séduisants" diagnostics et plans d'action devant apporter les changements, régulièrement renvoyés dans le temps ou insuffisamment appliqués.

L'augmentation du capital par apports publics de l'Etat propriétaire, était la forme de financement la plus usitée, vu la déstructuration financière permanente d'Air Algérie, à l'image de l'Entreprise publique économique(EPE) dont le rôle social ou stratégique était hautement déclaré par les pouvoirs publics.

Les capacités d'endettement et les conditions de solvabilité n'étaient, en effet, jamais réunies pour prétendre choisir un financement sur endettement en bonne et due forme. L'aide à l'exploitation sous la forme de compensation de sujétion de service public pour le transport sur les lignes intérieures et sur quelques singulières lignes internationales, est toujours controversée pour son niveau et pour l'irrégularité de sa libération. Même si, sur un plan comptable au niveau des états financiers de la compagnie, cette compensation a toujours été modulée pour solder les déficits, tel que nous l'avons rapporté précédemment. Elle fut également, auparavant, soldée ou rattrapée avec de longues années de retard, au niveau du dossier "assainissement financier des EPE". Un sujet de désaccord permanent avec les autorités financières du pays²¹.

b. Deuxième option : Ouvrir le ciel à la concurrence

Un pragmatisme des plus primaires recommande aux économies des Etats de s'intégrer dans le mouvement de mondialisation et de libéralisation, désormais universel, en tirant le maximum d'avantages et en limitant au maximum les effets négatifs. Les champions de la fermeture économique de jadis, sont, actuellement, les défenseurs

²¹Rapport de gestion d'Air Algérie de 2017. P. 3 voir au niveau des différents comptes de résultats de la compagnie, au niveau du dossier "assainissement des EPE

acharnés, très zélés, de la liberté des échanges commerciaux. Le phénomène inverse est à enregistrer chez les champions, jadis, de la liberté de ces échanges ; ils pratiquent, actuellement, le protectionnisme que leurs intérêts étroits leur recommandent. Très naïfs, que nous fûmes, à croire en des discours qui ne "commercialisaient", en réalité, que des intérêts étroits de ceux qui en bénéficient le plus. Nous pensions naïvement, en effet, que c'est l'idéologie qui faisait l'économie. Nous découvrons, à nos dépens, que c'est l'économie qui se fait une idéologie à la mesure de ses intérêts.

Par conséquent, l'idéologie de la fermeture économique qu'on nous ingurgitait à fortes doses, céda, le pas, alors, devant le pragmatisme et devant le réalisme. L'ouverture du ciel à la concurrence paraît, dans cette lignée, constituer une manifestation édifiante.

Le trafic aérien assuré par les lowcost qui constituent une conséquence directe, voire une caractéristique "phare" de l'open sky, représentant déjà plus de 32% du trafic aérien mondial global, est projeté pour devenir, sous peu, largement majoritaire, menaçant même, la politique des "hubs" avec la tendance nette du trafic lowcost, vers des vols long-courriers. La compagnie "Royale Air Maroc" reconnaît bien par la voix de son PDG, les effets dévastateurs des lowcost (ADDOU 2018). Tunis air appréhende aussi sérieusement les mêmes effets sur son état de santé financier, déjà profondément déstructurée.

La fermeture des cieux à la concurrence est ainsi durement battue en brèche. Cette tendance ne présente aucun indice de renversement de la tendance lourde qui irait, certainement, en s'accéléralant.

De ces faits, en fermant son ciel à la concurrence, L'Algérie devrait-elle, alors, constituer l'exception qui confirme la règle de l'open sky déjà généralisé dans le monde? Devrait-elle constituer un cas d'étude permanent de la fermeture du ciel à la concurrence, à un prix fort qu'elle-même et le pays devraient en supporter seuls les frais? Rappelant l'inefficience généralisée, sus établie, de la fermeture du ciel à la concurrence sur son état de santé et sur l'incertitude qui pèse sur son développement futur?

Nous sommes de ce fait, en présence d'un tiraillement entre deux risques majeurs, le premier est lié à la fermeture du ciel à la concurrence ; le deuxième étant épitète à caractéristiques, de l'ouverture de ce ciel ou "open sky" :

- Pour le premier risque, il sous-entend un horizon bouché voire un désespoir dans la gestion d'Air Algérie, gestion devenue structurellement incurable où l'effondrement ou la mise en faillite de la compagnie nationale est au bout du tunnel pour ses lignes internationales, économiquement et financièrement parlant, en écartant tout soutien financier extérieur. Autrement, la compagnie, porte-étendard des grandes volontés de développement du pays, devra continuer à s'en remettre à l'État, qui a été toujours le grand argentier de ses ambitions.

- Quant au deuxième risque, en dépit des luttes très dures qu'il doit engager, il sous-tend l'espoir de voir se dégager les horizons de sortie de crise. Tout y est fruit de labeur, de persévérance et d'efficacité managériale dans un environnement de hautes luttes concurrentielles. Les dangers que représentent les compagnies lowcost et les compagnies traditionnelles compétitives, sont, en effet, fort menaçants pour les compagnies de taille comparable à celle d'Air Algérie.

La parade devra venir d'un marketing dynamique complet face à l'"immobilisme" rentier du "Marketing" actuel d'Air Algérie : Produit, prix, marché, promotion, service. Un espoir concret de survie dans les luttes permanentes contre un "immobilisme" tuant qui "tend" systématiquement la main pour une survie assurée par les subsides répétitives des finances publiques, pour couvrir l'inefficacité managériale et de choix stratégique.

Par ailleurs, si dans le cas du premier risque, l'aéroport d'Alger désormais le plus grand et le plus moderne en Afrique du Nord, perd tous les atouts commerciaux de compétitivité d'un "hub" à haute concurrence dans la région, dans le cas du deuxième risque, cet aéroport réunira, par contre, tous les atouts pour détrôner le "hub" de Casablanca au Maroc et le "hub" de Bamako actuellement en émergence à la faveur de l'axe Toulouse-Bamako naissant aux dépens, également, du hub de Casablanca. Et ce, en dépit de la tendance qui s'affirme du choix porté, de plus en plus, par les grandes compagnies aériennes, sur les vols "long-courriers" qui ont pour effet "le shuntage" de beaucoup de hubs dans plusieurs régions du monde.

Dans cette lutte permanente pour la survie et pour le développement offensif de l'aviation civile en Algérie, tomberont assurément, et la modestie des ambitions et les hésitations rentières à mettre en œuvre les modestes plans d'action régulièrement confectionnés mais

imparfaitement exécutés. Alors, d'ambitieuses visions s'ensuivront pour la réorganisation de l'aviation civile, pour un meilleur management des transporteurs aériens dans le pays et pour une dynamique audacieuse quant à l'investissement dans le secteur.

Le renvoi à une date décalée par rapport à l'éventuel accord de l'open sky, l'intégration de la 5e liberté pour le transport passager et la 6e position pour le fret, ne dérangerait en rien l'ouverture du ciel algérien à la concurrence.

L'adhésion à l'open sky ne saurait renoncer aux plans d'action pertinents qui n'ont pu connaître de concrétisation à ce jour et ceux qui devront être mis au point pour prendre en charge les questions stratégiques de l'aviation civile en Algérie dont, notamment, la projection d'Air Algérie et Tassili Airlines à très long terme.

Air Algérie (et d'autres) tel que nous venons de le proposer, cherchera, dans la logique de sa vocation et de sa mission, à développer son réseau commercial à l'international et au domestique. Dans le cas du réseau domestique, et à défaut d'une compagnie algérienne dédiée, elle étoffera le maillage actuel des liaisons, pour stimuler davantage le tourisme national en ciblant les touristes long-courriers.

Pour le réseau à l'international, elle devrait prendre pour modèles, à titre d'exemples, l'Ethiopian Airlines et la Turkish Airlines ou toute autre compagnie dont le parcours a réussi et dans le point de départ à un moment donné de son histoire, il était de taille comparable à celui Air Algérie. Ces compagnies, en effet, de taille comparable à celle d'Air Algérie au début des années 2000 (avant le retrait précipité des 27 aéronefs sans prévoir au moins leur remplacement comme ci-haut condamné), l'ont depuis largement distancée. L'éthiopienne possède actuellement 95 appareils et vise les 140 d'ici à 2025. Quant à Turkish Airlines, elle exploite, actuellement, plus de 300 avions.

Air Algérie en 2018, est encore au niveau de sa flotte de 2000 (58-59 avions) et projette, toutefois, d'atteindre quelques 73 avions à la même échéance (2025), avec le renouvellement d'une vingtaine d'avions et l'achat d'une quinzaine d'autres si la question du financement trouve sa solution pour ces deniers ; le financement du renouvellement de la vingtaine d'avions étant déjà assuré par le Fond National d'Investissement (FNI), comme rapporté précédemment. La flotte algérienne Air Algérie et Tassili Airlines réunies, compterait alors quelques 88 avions de plus de 40 sièges (Tassili Airlines compte

les seuls quatre avions modules 40 sièges de type "Bombardiers" canadiens disponibles ; Air Algérie ne compte que des avions de capacité égale ou supérieure à 70 sièges)²².

Les stratégies d'alliance ne devraient pas, par ailleurs, restées loin d'Air Algérie. C'est l'exemple des joint-ventures et alliances nouées dernièrement entre RAM et Air France, China Eastern, Virgin Atlantic et Delta Airlines n plus de celles qui sont à l'œuvre dans International Airlines Group (IAG) entre British Airways, Iberia, Vueling, voire entre Am. Airlines et China Southern.

Des mouvements qui permettent à ces géants des airs ; des synergies, des économies d'échelle importantes et un enrichissement de l'offre commerciale, mais qui ne figurent pas encore aujourd'hui parmi les préoccupations prioritaires d'Air Algérie et encore moins dans son agenda ; Sachant que les compagnies traditionnelles qui se sont alliées réussissent à battre les grandes compagnies du Golfe, qui ne se sont bâties qu'autour de leurs " hubs".

Avec d'aussi fortes ambitions, la vision répond, « à une logique de puissance dans un secteur aérien mondial où s'effectue actuellement une concentration de plus en plus prononcée entre compagnies puissantes »(BRÉCHEMIER 2018).

La poursuite de la filialisation d'Air Algérie qui devrait être enrichie par d'autres filiales touchant à l'hébergement et restauration, au courrier, à la réservation en ligne, aux industries aéronautiques, par des débordements hardis mais étudiés, sur la maintenance assurée par l'impressionnante mais vieillissante base dont dispose actuellement Air Algérie.

La confusion actuelle entre les rôles d'Air Algérie et de Tassili Airlines devra nécessairement trouver sa solution, par le recentrage de Tassili Airlines sur le rôle qui a présidé, à l'origine, à sa création ou par sa transformation en compagnie aérienne dédiée au réseau domestique, conciliant sa vocation d'origine pour le transport des travailleurs de l'industrie des hydrocarbures dans les champs de prospection, d'exploitation et de transformation et les besoins du transport aérien des citoyens à l'intérieur du pays ou encore sa transformation en compagnie lowcost de transport point à point en lignes domestiques.

²²Tassili Airlines compte à fin 2018, quinze (15) avions dont quatre de 40 sièges de type Bombardier.

4-Conclusion

Dans notre présente approche de l'ouverture du ciel algérien à la concurrence, nous ne sous-estimons aucunement la force de nuisance des rentiers de situation que nous comprenons sans les subir dans notre démarche. Les acteurs critiques devraient être impliqués pleinement dans la réussite de la mise à niveau d'Air Algérie et dans la mutation d'intégration de l'aviation civile algérienne toute entière dans la fulgurante mutation de l'aviation civile dans le monde.

Bibliographie et références

- ADDOU A (2018), le Pdg de Royal Air Maroc (RAM) depuis 2016. JeuneAfrique, début Janvier 2018
- Bilan des réalisations et des projections quinquennales des transports 2010-2014 Op.C. P.209 /210.
- BRÉCHEMIER D (2018). Spécialiste en transport aérien. JeuneAfrique. Début Janvier 2018.
- Déclaration à la Radio nationale ; in « El Moudjahid » quotidien national du Mercredi 3 Janvier 2015.
- Forum des chefs d'entreprises (FCE) au renouvellement de ses structures. Plateforme : " our l'émergence de l'économie nationale". Juin 2015.Volet(transport).
- KAABACHE A (2017). CRESUS.du mardi 4 au lundi 10 juillet 2017. P.12
- Rapport de gestion d'Air Algérie de 2017. P. 3 voir au niveau des différents comptes de résultats de la compagnie, au niveau du dossier "assainissement des EPE

Sites internet

- <http://lavieeco.com/news/economie/avec-lopen-sky-le-maroc-est-un-exemple-pour-les-autres-pays-arabes.html#c6yI0K07ugSL25Wy.99>