

UNIVERSITE D'ALGER 3
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, DES SCIENCES
DE GESTION ET DES SCIENCES COMMERCIALES

ETUDE D'OPPORTUNITE
D'OUVERTURE D'UNE LIAISON
AERIENNE INTERNATIONALE
REGULIERE :
ALGER/NEW YORK/ALGER

Mémoire en vue de l'obtention du diplôme de Magister en Sciences
Economiques
Option : Gestion

Présenté par :
Mme BOUYOUSFI Karima

Encadreur :
M. GHRIS Abd Ennour

Membres du jury :
- Président : M. Mohamed SALAH
- Membres : M. KHENICHE Idir
M. MEZAACHE Ali
M. ADLI Zoheir
M. GHRIS Abd Ennour

2011/2012

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION GENERALE :	01
PREMIERE PARTIE : GENERALITES SUR LE TRANSPORT AERIEN	07
CHAPITRE I : EVOLUTION DU TRANSPORT AERIEN	08
INTERNATIONAL	
SECTION I : GENESE DU TRANSPORT AERIEN	09
SECTION II : ECONOMIE DU TRANSPORT AERIEN ET CADRE	12
REGLEMENTAIRE	
CHAPITRE II : EVOLUTION DU TRANSPORT AERIEN EN ALGERIE	17
SECTION I : LE MONOPOLE DE L'ETAT DANS LE DOMAINE DU	18
TRANSPORT AERIEN	
SECTION II : LA LIBERALISATION DU TRANSPORT AERIEN	21
CHAPITRE III : PRESENTATION DE L'ENTREPRISE AIR ALGERIE ET	27
ORGANISATION DE LA DIVISION COMMERCIALE	
SECTION I : PRESENTATION DE L'ENTREPRISE AIR ALGERIE	28
SECTION II : ORGANISATION DE LA DIVISION COMMERCIALE	34

DEUXIEME PARTIE : ACCORDS AERIENS ET RELATIONS BILATERALES	47
CHAPITRE I : LES ACCORDS AERIENS	48
SECTION I : LES ACCORDS GOUVERNEMENTAUX BILATERAUX	49
SECTION II : LES ACCORDS COMMERCIAUX ET LIBERTES DE L’AIR	56
CHAPITRE II : LES RELATIONS BILATERALES ALGERO- AMERICAINES	61
SECTION I : CONTEXTE POLITICO ECONOMIQUE	62
SECTION II : ECHANGES COMMERCIAUX	64
TROISIEME PARTIE : L’ETUDE DE RENTABILITE DE LA LIGNE ALGER – NEW YORK - ALGER	70
CHAPITRE I : PRESENTATION DE LA PROCEDURE D’OUVERTURE D’UNE NOUVELLE LIGNE	71
SECTION I : DESCRIPTION DE LA PROCEDURE	72
SECTION II : APPLICATION DE LA PROCEDURE AU CAS PRATIQUE D’OUVERTURE DE LA LIGNE ALGER - NEW YORK - ALGER	78

CHAPITRE II : EVALUATION ECONOMIQUE.....	89
SECTION I : DEFINITION ET METHODE DE CALCUL DE LA.....	90
RENTABILITE D'UNE LIGNE AERIENNE	
SECTION II : ANALYSE DE L'EXPLOITATION DE LA LIGNE.....	97
ALGER – NEW YORK - ALGER	
CONCLUSION GENERALE.....	108
ANNEXES	111
GLOSSAIRE.....	135
BIBLIOGRAPHIE	

INTRODUCTION GENERALE

INTRODUCTION GENERALE

Peut-on concevoir un seul instant le monde sans le transport aérien ? La réponse est évidemment non. Le transport aérien constitue actuellement, surtout avec la mondialisation, un élément déterminant de l'intégration internationale et de la croissance économique de tout Etat.

Il occupe une place importante dans les échanges internationaux et est un instrument de la stratégie de développement économique dont les effets, comme pour toute activité, sont de nature directes et indirecte.

Les effets directs sont quantifiables, nous pouvons les apprécier facilement en termes de comptabilité nationale, c'est, par exemple, la place du transport aérien dans le produit intérieur brut (PIB), dans l'emploi national, ou encore ses effets sur le commerce extérieur.

Les effets indirects d'induction sur la croissance, beaucoup plus difficiles à quantifier du fait de la qualité du transport aérien. En effet, il permet de développer des activités économiques, en rapprochant les personnes et les biens, en permettant des contacts d'affaires et le développement du tourisme, en unifiant les marchés, en facilitant les échanges commerciaux.¹

Par le biais du tourisme, le transport aérien se révèle dans de nombreux pays, déterminants des avoirs en devises. Il ouvre des perspectives d'évolution à des zones qu'un handicap géographique avait jusqu'alors tenus éloignées des tendances à l'industrialisation.

Il touche enfin, au domaine de la défense nationale auquel il peut être amené à participer.

Son caractère international fait qu'il est soumis en permanence à la pression de la concurrence. Celle-ci étant reconnue comme un facteur dynamique, nécessaire au développement du transport aérien assuré par les compagnies aériennes de chaque pays.

¹Quinet Emile « Transport aérien et développement », Institut du transport aérien ITA MAGAZINE mensuel n° 6, Paris, Mai 1983, p32/33

C'est un secteur qu'il faut préserver pour dynamiser l'économie nationale, favoriser le développement des entreprises et des territoires et répondre de façon compétitive aux besoins de mobilité des citoyens , ainsi qu'aux exigences de qualité demandées par les clients .

Le transport aérien reste le moyen le plus rapide quant à son aptitude à contribuer aux rapprochements et aux échanges entre les différentes nations et cela, dans tous les domaines d'activités.

Qu'en est-il de ce secteur d'activité en Algérie ?

Depuis l'avènement de l'indépendance, le transport aérien a connu en Algérie une évolution importante, en raison des caractéristiques propres au pays et de la mission assignée à la compagnie nationale « AIR ALGERIE ».

L'importance de ce secteur est pressentie sur le double plan national et international.

Dans le premier, elle se traduit par les grandes distances à couvrir et la dispersion de la population dans différentes régions du pays, situation qui nécessite leur désenclavement et leur développement.

Dans le second, la situation géographique stratégique de l'Algérie par rapport à l'Afrique, l'Europe et le Moyen Orient a donné naissance et facilité les échanges économiques et commerciaux, que le transport aérien contribue à développer.

Air Algérie cherche constamment à mettre en œuvre de nouvelles mesures pour réorganiser ses structures afin de s'adapter aux nouvelles exigences du pays et de l'environnement mondial en matière de transport aérien et, par de la même occasion, améliorer sa compétitivité sur le marché international.

C'est dans ce contexte que s'intègrent les prévisions d'ouvertures de nouvelles liaisons aériennes, issues elles-mêmes de la politique commerciale de la compagnie.

Aussi, on s'intéressera dans le présent travail à l'opportunité d'ouverture d'une nouvelle ligne aérienne reliant l'Algérie aux Etats Unis d'Amérique.

D'où le thème «Etude d'Opportunité d'ouverture d'une liaison aérienne internationale régulière : Alger / New York / Alger »

Pourquoi le choix d'un tel thème ? Et quels sont les axes directeurs ayant conduit à ce choix ?

Les mutations vécues actuellement dans le domaine du transport aérien à l'échelle internationale et nationale, telle que la libéralisation du transport aérien (la politique de « l'open sky »), ont affecté directement la compagnie aérienne Air Algérie qui doit s'adapter impérativement à cette nouvelle donne et inscrire dans sa stratégie commerciale les moyens à mettre en œuvre pour se maintenir et sauvegarder ses parts de marché dans la conjoncture concurrentielle actuelle .

De plus, il faut aussi souligner que l'avenir de la compagnie Air Algérie ne peut rester cantonné au réseau Europe seulement.

Il est donc important que la politique nationale de diversification des échanges trouve sa concrétisation dans le développement de liaisons aériennes pas uniquement avec l'Europe, mais également avec l'Amérique, l'Asie ainsi que d'autres destinations de façon à se doter d'un réseau équilibré.

Les marchés traditionnels de la compagnie étant fortement concurrencés, le redéploiement de la compagnie sur de nouveaux marchés, plus particulièrement les longs courriers, est devenu impératif et fait partie de sa stratégie commerciale.

En effet, Air Algérie s'est déjà engagée dans la stratégie de pénétration de marchés long-courriers tels que la mise en exploitation de deux nouvelles dessertes à savoir : la ligne Alger – Montréal en juin 2007 et la ligne Alger – Pékin en février 2009.

L'orientation de la compagnie vers le marché Américain n'est pas fortuite puisque, en plus de la présence d'une communauté algérienne aux USA, on assiste ces dernières années au renforcement de la coopération Algéro-Américaine, traduit par l'accroissement des échanges économiques entre les deux pays.

Différentes sociétés Américaines sont implantées en Algérie et ont investi dans plusieurs domaines, principalement dans le secteur des Hydrocarbures. Ces sociétés sont également présentes dans les secteurs bancaires, financiers pharmaceutiques, des télécommunications, du dessalement d'eau de mer, des technologies de l'information.

Notre principal objectif, dans le cadre de ce travail sera de répondre à la problématique suivante :

Quelles opportunités offre ce nouveau marché pour Air Algérie et quel est l'intérêt à exploiter une telle ligne ?

Les raisons d'initier ce projet, sont-elles d'ordre politique ou économique ?

De ces interrogations découlent d'autres questions que l'on tentera de clarifier telles que :

- Comment a évolué le transport aérien dans le monde et en Algérie ?
- Quelles sont les différentes phases amenant à l'ouverture d'une nouvelle ligne ?
- Quels sont les facteurs déterminants pour la rentabilité du projet ?

Par ailleurs, nous avons retenu certaines hypothèses :

- L'importance des relations entre l'Algérie et les Etats Unis.
- La ligne Alger-New York est rentable et cela, grâce au fort potentiel de trafic- passagers existant.

Nous tenterons de bien cerner notre problématique et d'apporter des éléments de réponses, à ces préoccupations et questionnements relatifs à l'éventuelle ouverture d'une telle ligne, dans le travail que nous allons présenter et qui s'articulera autour de trois grandes parties ;

- La première partie traitera des généralités sur le transport aérien en Algérie et son évolution, ainsi que la présentation de la compagnie Air Algérie.
- La seconde partie décrit les conditions d'ouvertures d'une ligne aérienne internationale régulière.
- Enfin, nous essayerons de présenter une étude d'évaluation économique de la ligne Alger-New York - Alger dans la troisième et dernière partie.

PREMIERE PARTIE

GENERALITES SUR LE TRANSPORT

AERIEN

CHAPITRE I

EVOLUTION DU TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL

Le transport aérien s'est distingué par la rapidité de son évolution passant du transport de courrier à celui des personnes et du fret (transport des marchandises). Cette transition s'est réalisée grâce aux différentes réglementations internationales relatives au transport aérien ainsi qu'aux progrès technologiques attribués à l'aviation.

Ce chapitre retracera dans sa première section, la genèse du transport aérien (historique) et dans la seconde, traitera du cadre réglementaire dans lequel il évolue.

SECTION I : GENESE DU TRANSPORT AERIEN

HISTORIQUE ²

La première guerre mondiale a vu naître le transport aérien suite à la demande de l'armée et c'est grâce aux énormes progrès réalisés que l'aviation civile commerciale a vu le jour.

Le 08 février 1919, la première ligne aérienne commerciale (Paris/ Londres) fut inaugurée avec un appareil ne pouvant contenir que 5 à 10 personnes.

Par la suite, « le transport aérien a connu une croissance forte et pour ainsi dire ininterrompue depuis la fin de la seconde guerre mondiale.

Deux facteurs ont joué un rôle déterminant : le dynamisme de l'économie d'après guerre et, surtout, les spectaculaires progrès techniques réalisés par l'industrie aéronautique »³.

Ces progrès technologiques, apanage de l'armée , particulièrement dans le domaine aérien, après la seconde guerre mondiale, ont permis aux appareils d'être plus confortables grâce à l'invention des instruments de navigation performants ; Ils pouvaient voler à de très hautes altitudes, de l'ordre de 10000m.

Malgré cette avancée technologique, le transport ferroviaire et maritime était plus utilisé que le transport aérien. Ce n'est qu'au début des années 1950 qu'apparaissent les avions à réaction, qui pouvaient voler jusqu'à 1000Km/h.

La mise en service de ces avions, devait marquer un tournant important dans l'histoire de l'aviation commerciale et ceci à double titre :

² Encyclopédie, Encarta 2009

³ PAVAUX Jacques « Le transport aérien à l'horizon 2020 » les presses ITA Paris 1995,p11

- Par les progrès considérables qu'elle permettait sur le plan des capacités offertes et de la vitesse
- Par les gains de productivité importants dégagés par ces appareils nouveaux, gains qui devaient être mis à profit par les transporteurs aériens pour abaisser le niveau des tarifs.

L'année 1960, correspondant à l'introduction des Boeings 707, marque le début de ce que l'on appelle « l'âge d'or » du transport aérien, période faste qui devait durer jusque vers les années 1969-1970.

Le début des années 1970, correspond à une nouvelle étape dans l'histoire de l'aviation commerciale, avec l'apparition de la génération des « gros-porteurs », Boeing 747, C 10, Airbus, Tristar...appareils long ou moyens courriers, capables de transporter plus de 250, voire 450 passagers.⁴

Des années plus tard, le transport aérien s'est vu révolutionné par la fabrication du premier supersonique franco-britannique, le « Concorde », dont le premier vol commercial a eu lieu le 21 janvier 1976.

Le transport aérien a continué de se développer sur le plan des inventions (exemple : le A380 d'Airbus), de l'organisation et de la modernisation de ses infrastructures.

Le transport aérien demeure l'une des découvertes les plus marquantes des 19^{ème} et 20^{ème} siècles, notamment l'aviation civile qui est apparue au départ comme une lubie des hommes et qui est devenue, au fil des années, un élément vital des échanges commerciaux et de la vie des personnes. L'aviation civile a profondément modifié les moyens de communication.

Au début, le transport des voyageurs était utilisé essentiellement pour relier les grandes puissances coloniales à leurs possessions éloignées où elles envoyaient entre autres des cadres de l'administration, des missionnaires et colons.

⁴ Bénadon Daniïlle « L'évolution du transport aérien » Revue « Les cahiers Français » Numéro 176 mai-juin 1976, Paris, p6

L'exploitation de ces lignes était donc regroupée dans un fief particulier n'acheminant que des passagers d'une seule et même nationalité.

Ces lignes qui reliaient les métropoles aux colonies ont donné par la suite naissance à des flux particulièrement importants qui se traduisaient par l'internalisation et le développement des échanges entre différentes nations du monde.

Par conséquent, ces mêmes échanges sont tributaires du transport aérien qui a acquis une place très importante dans chaque pays, l'utilisant ainsi comme moyen de communication vital.

Le développement généralisé de ces échanges dans différents domaines a contribué à une croissance sans précédent des relations aériennes internationales et à une évolution profonde de leur contenu.

SECTION II : ECONOMIE DU TRANSPORT AERIEN ET CADRE REGLEMENTAIRE

Le transport est une nécessité pour le développement économique d'un pays. De nos jours tout développement suppose une intense activité des échanges. Or nous ne pouvons pas concevoir des échanges sans un déplacement de personnes, d'objets ou d'idées.⁵

Le secteur du transport a toujours été considéré comme un élément fondamental dans le développement économique et social de toutes les nations.

Il reste de plus en plus primordial en ce sens qu'il constitue le moyen, voire le support de flux des produits et des personnes.

De plus, il contribue, à l'établissement et au renforcement des relations sociales, à la diffusion de la culture et à la satisfaction des aspirations aux loisirs. Il est aussi considéré comme un domaine essentiel à la solidarité territoriale.

Ceci est particulièrement vrai pour la branche aérienne, devenue une industrie à forte valeur ajoutée, favorisant l'émergence de beaucoup d'activités annexes telles que l'hôtellerie, les assurances, les investissements, générateurs de profits économiques et leur sert de supports.

Sur le plan politique, le transport aérien est plus souvent l'indicateur fidèle des ambitions de relations extensives d'un Etat.

L'ensemble de ces considérations permettent de souligner le rôle essentiel du transport aérien comme service public d'intérêt général, qui entre à plus d'un titre dans les préoccupations des autorités nationales.

Il s'agit indéniablement d'un secteur dont la continuité doit être assurée, il est lié sous divers aspects aux intérêts des Etats.

⁵ Bourrières Paul « L'économie des transports dans les programmes de développement » Presses universitaires de France , Paris 1964, p1

L'activité du transport aérien est très fragile, elle est particulièrement sensible aux aléas de la conjoncture dont l'influence est immédiate sur le niveau du transport aérien.

C'est une activité de réseau qui implique des infrastructures, lesquelles déterminent dans une large mesure le niveau de la demande.

Ces infrastructures posent, non seulement des problèmes de financements, mais encore des conditions d'utilisation. Elles ne peuvent être empruntées que sous réserve d'une réglementation plus ou moins étroite.⁶

CADRE REGLEMENTAIRE DU TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL

Le transport aérien est régi par plusieurs conventions, lesquelles ont été signées pour organiser, contrôler et réglementer le transport aérien. Il s'agit de :

1 - La Convention de Paris⁷

En date du 18 janvier 1919 s'est tenue une conférence, à l'issue de laquelle a été signée la convention de Paris, édictant le principe de « la souveraineté complète et exclusive de l'Etat sur son espace atmosphérique au-dessus de son territoire ».

2 - La Convention de Varsovie⁸

La convention de Varsovie, signée le 12 octobre 1929, avait pour objet de définir la responsabilité des transporteurs à l'égard d'éventuels dommages spécifiques, causés aux personnes et biens transportés.

⁶ Bauchet Pierre « L'économie du transport international de marchandises air et mer » éditions Economica Paris 1982, p194

⁷ Touafek (Rabah), les accords aériens bilatéraux, éditions Houma,Alger 2003, p239

⁸ Source internet « fr.Wikipédia.org/wiki/convention_de_varsovie »

Cette convention a créé le cadre juridique de l'unification des règles du transport aérien international, ses prescriptions figurent au verso de chaque billet d'avion.

Elle a pris fin en mai 1999, et remplacée par d'autres conventions telle que la convention de Montréal.

3 - La Convention de Chicago⁹

Cette convention, a été signée par 54 Etats à la conférence de Chicago le 7 décembre 1944, et est entrée en vigueur le 4 avril 1947.

L'objectif était l'établissement d'une convention internationale de l'aviation civile afin d'actualiser celles de Paris (1919) et de la Havane (1928). Elle avait pour but la réorganisation du transport aérien international, et l'amélioration des rapports entre Etats dans le domaine de l'aviation civile.

Il ressort dans son article premier des règles fondamentales de droit aérien, « la souveraineté complète et exclusive » des Etats sur l'espace aérien au dessus de leur territoire.

De cette convention, a été créée l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

4 - Les Conventions Africaines¹⁰

Dans le cadre des conventions régissant le transport aérien des pays Africains, une conférence s'est tenue en Côte d'Ivoire les 6 et 7 octobre 1988, regroupant 40 pays dont l'Algérie.

⁹ [Fr.wikipedia.org/wiki/convention_de_chicago](http://fr.wikipedia.org/wiki/convention_de_chicago)

¹⁰ www.icao.int/wacaf/meetings/dgca1/w14_fre.pdf

L'objectif de cette conférence était la mise en place d'une « politique aéronautique Africaine ».

Une seconde conférence s'est tenue le 13 novembre 1999 à Yamoussoukro dans le but de rechercher les voies et moyens de la libéralisation du transport aérien en Afrique. Celle-ci est intervenue pour concrétiser l'une des recommandations du sommet de l'Organisation de l'Union Africaine (OUA) relative à « la recherche des voies et moyens du développement des échanges économiques entre les pays Africains ».

Il est à noter que plusieurs conventions ont été conclues à l'échelle des pays Africains ou pays Arabes, sans pour autant atteindre les objectifs fixés et ce, à cause des différentes crises secouant ces pays, en plus des problèmes sécuritaires, corruption...etc.

5 - Les organisations internationales¹¹

A – L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)

L'OACI est une organisation spécialisée des Nations Unies (ONU) dont l'objectif est le développement des principes et les techniques qui permettent d'uniformiser la navigation aérienne internationale.

La convention de Chicago a établi cette organisation en 1944. Celle-ci regroupe 190 Etats adhérents et son siège est situé à Montréal au Canada. Elle est assistée dans son fonctionnement par des experts dans différentes directions à savoir : la navigation aérienne, le transport aérien, la coopération technique, le juridique et l'administration.

¹¹ WWW.fr.wikipedia.org/wiki/association_internationale-du_transport-aerien.

B – L'Association Internationale des Transporteurs Aériens (IATA)¹²

L'IATA est une association commerciale internationale des transporteurs aériens fondée à la Havane à Cuba en avril 1945. Son siège est situé à Montréal au Canada.

Elle est composée de 230 compagnies aériennes représentant la quasi-totalité du trafic aérien des pays du monde entier.

Son but est de favoriser le développement du transport aérien en standardisant et coordonnant les normes et les règlements internationaux.

Conclusion

Depuis sa genèse, le transport aérien a évolué dans un cadre réglementé, régi par différentes conventions internationales.

Cette évolution a vu le transport aérien passé d'un régime régulé par les pouvoirs publics à un régime libéré.

C'est dans ce contexte que l'on verra l'évolution de l'activité du transport aérien en Algérie.

¹² WWW.futura-sciences.com/fr/définition/t/univers-1/d/iata_4658/

CHAPITRE II

EVOLUTION DU TRANSPORT AERIEN EN ALGERIE

Le transport aérien en Algérie revêt une importance considérable et s'est développé très rapidement.

A l'origine de cette situation et de cette évolution :

- Le développement économique du pays et la régionalisation de ce développement : la réalisation des investissements entraîne d'importants déplacements, aussi bien en relation avec l'étranger pour les nationaux et les intervenants étrangers qu'à l'intérieur du pays.
- L'avion permet aussi de désenclaver les régions éloignées et à faible densité de population qu'il est difficile de desservir autrement.
- Investissements considérables dans le transport aérien.
- Niveau très bas des tarifs pratiqués sur le réseau intérieur.¹³

L'évolution du transport aérien en Algérie, depuis l'indépendance à ce jour a été marquée par deux principales phases.

L'une est relative à la période d'évolution au temps du monopole et l'autre phase, au temps de la libéralisation.

En effet, après des années de protectionnisme gouvernemental, la promulgation de la loi 98-06 concernant le secteur du transport aérien à ouvert le marché à la concurrence nationale et a permis la création de compagnies aériennes privées.

L'on s'intéressera dans ce chapitre, à ces mutations et leur impact sur l'entreprise Air Algérie.

¹³ Revue « Maghreb – Développement » mensuel N° 70 , Aout – septembre 1984,

SECTION I : LE MONOPOLE DE L'ETAT DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AERIEN

La jeunesse de l'Etat Algérien et son inexpérience dans le domaine des transports aériens interpelle l'Algérie à adopter des règles aéronautiques protectrices tant en faveur de son entreprise nationale AIR ALGERIE appelée à faire face à la concurrence des compagnies étrangères, qu'en ce qui concerne l'exploitation de l'espace et des liaisons aériennes algériennes.

L'instauration du monopole de l'Etat sur les transports aériens découle de la politique économique (planification centralisée) prônée par l'Etat Algérien, caractérisée par la prédominance du secteur public et une gestion centralisée.

Ainsi, l'espace, les transports aériens et les droits de trafic aériens sont assimilés aux ressources naturelles nationales dont seul l'Etat dispose de prérogatives quant à leur gestion, protection et utilisation. Par voie de conséquence, l'usage de l'espace aérien et le trafic aérien sont à caractère public.

La genèse du transport aérien en Algérie est représentée par l'historique d'évolution de l'entreprise nationale Air Algérie dont la création remonte à l'année 1947 avec pour mission d'assurer exclusivement le transport aérien entre l'Algérie et la France¹⁴.

Une autre compagnie « Air Transport » exploitait également le marché du transport aérien local.

En 1953, ces deux compagnies fusionnent et créent « la compagnie générale de transport aérien Air Algérie » dont le champ d'activité demeurerait invariablement orienté vers les besoins de la colonisation.

Le 18 février 1963, la compagnie générale des transports aériens est placée sous la tutelle du ministère des transports et devient dès lors un instrument privilégié du gouvernement pour exercer la politique de transport aérien du pays.

¹⁴ Rapport synthèse de la Direction de la planification et contrôle de gestion, Air Algérie

En effet, la première mesure de nationalisation, portait à 51 % la part des actions du gouvernement Algérien dans le capital social de la société et lui octroyait parallèlement l'entière prérogative pour organiser les activités de l'entreprise.

Ainsi, pendant que l'Algérie se dotait d'un tissu juridique en matière d'aviation civile par son adhésion à un certain nombre de conventions et d'accords internationaux (convention de Chicago en 1963), on assiste à la conclusion d'une série d'accords bilatéraux de transport aérien qui permettront de relier l'Algérie à un éventail de plus en plus grand de pays. Ce cadre juridique sera établi par la promulgation de la loi 64-166 du 8 juin 1964 relative aux services aériens.

De 1965 à 1969, l'Algérie a dû adapter sa législation nationale aux textes internationaux ratifiés, tout en essayant de garder le contrôle de son espace aérien, ses infrastructures et ses réseaux de transport domestique et international. En effet le nombre d'accords bilatéraux de transport aérien conclus par l'Algérie s'élève à 26 en 1969.

Ces accords ne traduisent pas seulement la volonté de stimuler l'opérateur national, grâce notamment à une diversification du réseau, mais ils expriment également une préoccupation majeure à savoir, le souci de renforcer les liens avec des pays avec lesquels nous sommes liés par un ensemble d'intérêts.

En 1969, la Société de Travail Aérien (S.T.A) fut son apparition, elle a été créée pour occuper le créneau du transport régional et taxi aérien.

En 1970, le gouvernement Algérien augmente son taux d'association à 83% des parts du capital social. Cette initiative a permis à la compagnie de remplacer progressivement son ancienne flotte composée de DC3, DC4, Conqers et autres, par des Boeing 727 et 737, ce qui lui a permis d'agrandir son réseau et d'accroître son trafic.

Le 15 décembre 1972, les parts détenues auparavant par « Air France » sont acquises et le processus de nationalisation s'est achevé en décembre 1974 suite au rachat des actions restantes.

Le 17 juin 1975 , la compagnie « Air Algérie a absorbé les activités de la S.T.A (Société de Travail Aérien), et avec la promulgation de l'ordonnance n°75-39 du 17 Juin 1975 portant sur l'approbation des statuts de la compagnie Air Algérie dispose que cette dernière « prend la

dénomination de Société Nationale de Transport et de Travail Aérien (S.N.T.T.A) ».

En 1983, la restructuration de la compagnie en 2 entreprises, en plus d'Air Algérie, réseau International :

-La première fut créée en mai 1983 sous l'appellation d'Entreprise Nationale de Gestion et d'Exploitation des Aéroports(ENGEA) pour le réseau international.

-La deuxième entreprise fut créée en juillet 1983 Inter Air Service (IAS) pour le trafic National.

En novembre 1983, la dissolution de l'ENGEA.

En novembre 1984, l'entreprise Inter Air Service élargit ses activités à Air Algérie, ce qui a abouti à la transformation de la nature juridique de cette dernière, de société nationale en Entreprise Nationale d'Exploitation de Services Aériens Internationaux de Transport Public laquelle a été structurée en trois directions générales chargées :

- Des lignes internationales.
- Des lignes domestiques.
- De la gestion des aéroports.

Le 17 février 1997, Air Algérie devient une entreprise publique autonome ayant le statut de S.P.A (Société Par Action), avec un capital de 2,5 milliards DA en 25000 actions souscrites intégralement par l'Etat.

En 1998, le régime réglementaire adopté par l'Etat Algérien fut abandonné en faveur de la déréglementation du transport aérien qui a pour objectif de supprimer les entraves réglementaires à la concurrence et donner plus de place aux initiatives privées et aux mécanismes du marché.

C'est ainsi qu'intervient la promulgation de la loi 98.06 du 27 juin 1998 relative à la libéralisation du transport aérien en Algérie.

SECTION II : LA LIBERALISATION DU TRANSPORT AERIEN

Pendant longtemps, divers secteurs d'activités, dont en particulier le transport aérien, furent contrôlés par les Etats.

A ce titre, celui-ci reflétait à la fois les relations qu'avaient les territoires entre eux en matières 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.....).

C'est ainsi que les libéralisations du transport aérien (voire les privatisations des compagnies) ont remis en cause l'interventionnisme étatique des Etats dans de nombreux espaces, particulièrement aux Etats-Unis et en Europe.

Par libéralisation, on entend 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.¹⁵

Le cadre réglementaire du transport aérien en Algérie, a été remodelé suite à cette libéralisation du transport aérien aux Etats Unis d'Amérique et à l'accord du Ciel Ouvert¹⁶ signé avec les Pays Bas.

De nombreux pays ont cherché des solutions afin de faire face à cette nouvelle situation de libéralisation du transport aérien, qui rencontre beaucoup d'obstacles.

Dans ce contexte, l'Algérie a pris en charge en 1995 le projet d'ordonnance relatif à la loi 98-06 du 27-06-1998, soit, 3 ans après pour que ce texte soit approuvé par le gouvernement.

¹⁵ Dobruszkes Frédéric « Géographie de la libéralisation du transport aérien passagers en Europe »Thèse de doctorat Bruxelles Mai 2007, faculté des sciences laboratoire de géographie humaine, p8

¹⁶ Voir glossaire

1 - Origine de la loi 98-06¹⁷

L'intervention de cette loi, fixant les règles générales relatives à l'aviation civile, sert en tant que texte législatif, de cadre juridique à la nouvelle politique économique du système de transport aérien en Algérie, en matière de relations internationales, de redéploiement des transports aériens locaux et internationaux.

Cette loi a également fixé de nouvelles modalités relatives au développement et à l'équilibre du transport aérien, dans le but de répondre à une demande constamment croissante en matière de transport des voyageurs et de marchandises.

Les activités de prestations de services dans le domaine du transport aérien sont donc ouvertes à la concurrence sous régime de la concession, la concession pouvant être définie comme étant « un contrat par lequel l'administration autorise une personne physique ou moral du droit privé, moyennant une redevance à réaliser un ouvrage public, ou à occuper privativement le domaine public »¹⁸

Dans le domaine du transport aérien, la concession donne le droit aux concessionnaires privés d'embarquer, de transporter et de débarquer des passagers ou des marchandises, contre rémunération, sous réserve du droit de l'Etat ou a eu lieu l'embarquement ou le débarquement, d'imposer ses propres réglementations et ses conditions.

Cette loi a permis l'émergence de nombreuses compagnies privées, telles que : KHALIFA AIRWAYS, ECO AIR, etc....

Par cette loi, l'Etat continue à avoir le monopole en matière de sécurité de la navigation aérienne, et cela grâce à un organisme de droit public : l'entreprise nationale de navigation aérienne (ENNA).

¹⁷ Journal officiel n°48 du 28 juin 1998/ LOI 98-06

¹⁸ ROBERT, (Paul), « *le petit Robert* » PARIS 2006.

2 - Le but de la loi

Avant la promulgation de la loi 98-06, Air Algérie était une entreprise étatique de surcroît dans une situation de monopole qui devait accomplir des missions de services publics lourdes dans le but de satisfaire les besoins des algériens qui voyagent par avion, quelle que soit leurs positions sur le territoire national.

Après la promulgation de cette loi, le transport aérien algérien a subi plusieurs changements, son but était de désengager l'Etat, du secteur du transport aérien, de permettre aux personnes physiques et morales de nationalité algérienne de créer leur propre compagnie de transport aérien ou d'octroyer des autorisations pour la construction et/ou la gestion des aéroports.

Ainsi la libéralisation du transport aérien en Algérie était nécessaire à l'égard de la perpétuelle croissance des besoins de la population et des micro-entreprises et du fait que toutes les régions aspirent au développement grâce à l'apport de l'outil aéronautique.

3 - les conséquences de la promulgation de la loi

Suite à la promulgation de la loi portant sur la libéralisation du transport aérien en Algérie, de nombreuses compagnies aériennes d'origine algérienne, ont émergé et ont constitué pour la première fois en Algérie, une concurrence pour l'entreprise publique Air Algérie. Ces compagnies sont :

A-Tassili Airlines

Créée en 1997, Tassili Airlines est une compagnie aérienne algérienne, dont le capital est à 100 % détenu par l'entreprise Sonatrach, suite au rachat des actions que possédait Air Algérie au niveau de Tassili Airlines.

Cette dernière effectua ses premiers vols en avril 1999.

Elle assure le transport du personnel des entreprises pétrolières et gazières vers le Sud Algérien en vols réguliers.

B - Khalifa Airways

Il s'agit de la première compagnie privée en Algérie.

La compagnie Khalifa Airways est une entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée (EURL), au capital de 800.000.000 de dinars, agréée en 1999 par l'aviation civile algérienne.

Elle a absorbé la compagnie aérienne algérienne Antinéa Airlines en l'an 2000.

Deux années plus tard, elle cessait d'exister.

C- Antinéa Airlines

La compagnie Antinéa Airlines est une société à responsabilité limitée (SARL) au capital de 10 millions de dinars.

Elle a été absorbée par la compagnie Khalifa Airways en décembre 2000, et cessa d'exister.

D - Eco Air

Eco Air est une compagnie aérienne au capital de 300 millions de dinars. C'est une société par action (SPA) dont l'exploitation a débuté en octobre 1999.

Elle a duré 3 années et a cessé d'exister en 2002.

E - Sahara Airlines

Cette compagnie a commencé son exploitation sur le réseau domestique en juin 1999. Il s'agit d'une société à responsabilité limitée (SARL) d'un capital de 700 millions de dinars. Son siège est situé au sud du pays (Touggourt).

Elle a cessé d'exister en l'an 2000.

De cette situation conjoncturelle, traduite par un environnement concurrentiel pour la compagnie d'Etat Air Algérie, la loi portant sur la libéralisation du transport aérien n'a pas eu d'importants effets sur la compagnie Air Algérie.

En définitive, toutes ces compagnies privées qui ont vu le jour pour un laps de temps et disparaître par la suite, n'ont pu se maintenir dans ce secteur du transport aérien, qui reste un secteur dynamique, fragile et très sensible, dont le niveau d'activité est très dépendant des aléas économiques et du contexte géopolitique de plus en plus incertain.

La question qui reste posée est le pourquoi de cette libéralisation qui n'a pas eu les effets escomptés !

Conclusion

Le secteur du transport aérien en Algérie, a été principalement marqué par le monopole de l'Etat.

Sa libéralisation, est restée timide et par conséquent n'a pas eu les effets escomptés.

On assiste ainsi involontairement, au retour à une situation de monopole compte tenu du retrait des compagnies nationales concurrentes.

Air Algérie, compagnie d'Etat occupe actuellement à elle seule le terrain, Qu'on est il de son organisation pour l'accomplissement de son activité ?

CHAPITRE III

PRESENTATION DE L'ENTREPRISE AIR ALGERIE ET ORGANISATION DE LA DIVISION COMMERCIALE

Air Algérie, en tant que seule compagnie assurant le transport aérien en Algérie, occupe une importante place dans l'économie algérienne. Elle a à son actif, un capital expérience de plus d'une cinquantaine d'années, ce qui atteste de son professionnalisme dans le domaine en question.

Elle reste l'instrument privilégié des échanges avec l'extérieur du pays et est considérée comme le premier exportateur de services.

La connaissance de sa mission et la présentation de son organisation permettra de mieux la situer dans le contexte de l'activité du transport aérien en Algérie.

On parlera donc, dans ce chapitre III, des missions et objectifs de la compagnie Air Algérie, de son organisation structurelle.

Enfin, l'on s'intéressera plus particulièrement à la division commerciale considérée comme « l'épine dorsale » de la compagnie, en ce sens qu'elle détermine sa viabilité et son essor.

C'est aussi, à son niveau que l'objet de notre thème se réalise. En d'autres termes, les études de rentabilité des lignes relèvent des compétences de la Division Commerciale.

SECTION I : PRESENTATION DE L'ENTREPRISE AIR ALGERIE

Air Algérie est une « *E.P.E. / S.P.A.* » au capital de 43.000.000.000,00 DA. La totalité des actions est détenue par l'État Algérien.

Il s'agit d'une entreprise de prestations de services dans le domaine du transport aérien. Elle est chargée d'assurer les missions suivantes :

1 - Missions et Objectifs d'Air Algérie¹⁹

A- Missions d'Air Algérie

La mission principale de la compagnie Air Algérie est le transport des passagers, des bagages, du Fret et de la Poste (courriers), dans les meilleures conditions de confort, régularité et sécurité.

Elle a d'autres missions telles que veiller à la satisfaction de la clientèle et dégager des bénéfices qui lui permettront d'assurer son développement à court, moyen et long terme.

Elle est aussi chargée d'entretenir des relations de coopération avec plusieurs compagnies aériennes internationales dans les domaines techniques et commerciaux.

L'ensemble de ses missions se concrétise :

- En matière de transport aérien par :
 - L'exploitation régulière des lignes aériennes internationales, passagers dans le cadre des conventions et accords internationaux.

¹⁹ Manuel d'organisation « Missions et attributions » d'Air Algérie /Division Commerciale

- L'exploitation régulière de lignes aériennes intérieures passagères.
- L'exploitation du Travail Aérien.
- L'exploitation de l'activité Fret, Bagages et Poste.
- En matière d'exploitation commerciale par :
 - La vente et l'émission des titres de transport pour son compte et celui des compagnies étrangères.
 - L'acquisition et l'affrètement d'aéronefs.
 - L'assistance et le ravitaillement des avions.
- En matière d'exploitation technique :
 - L'obtention de licences, permis, et autorisations de survols des espaces aériens des États Etrangers.
 - L'accomplissement des opérations d'entretiens, de réparations et de révisions des équipements et des types d'aéronefs pour son compte et pour le compte des tiers.

B- Objectifs d'Air Algérie ²⁰

La compagnie Air Algérie, est soucieuse d'améliorer ses prestations de services et de développer ses activités de transport. Ses objectifs se traduisent par les actions ci après :

- Assurer sa croissance de manière cohérente et efficace
- Améliorer sa position sur les marchés générateurs de devises
- Améliorer la sécurité et la qualité en matière de transport aérien

²⁰ Manuel d'organisation « Missions et attributions d'Air Algérie /Division Commerciale

- Développer l'activité Fret CARGO
- Maitriser sa gestion des coûts d'exploitation
- Intégrer les transferts de technologie
- Valoriser les ressources humaines et contribuer à la paix sociale
- Veiller à la satisfaction permanente de la clientèle
- Maitriser le recours à l'affrètement dicté par le souci d'une meilleure adéquation entre capacité et programme d'exploitation.

2 - Moyens d'Air Algérie

A- Moyens Matériels

Air Algérie dispose actuellement d'une flotte composée de 42 appareils pour le transport des passagers dont un appareil pour le transport du Fret (Marchandises).

L'âge moyen des appareils est de 7 ans.

Tableau : Configuration de la flotte d'Air Algérie au 07/04/2011²¹

Type d'appareils	Nombre	Capacité unit
Airbus 330-200	05	263 sièges
Boeing 767-300	03	253 sièges
Boeing 737-800	16	160 sièges
Boeing 737-600	05	101 sièges
ATR 72-500	12	66 sièges
Total flotte passage	41	
Hercule 130	01	
Total flotte Cargo	01	
Total flotte totale	42	

²¹ Source : Plan annuel 2010 (D.P .C.G) la Direction de la Planification et du Contrôle de Gestion d'Air Algérie

B – Moyens Humains ²²

L'effectif d'Air Algérie est de 9078 employés au 30/09/2010.

La répartition par catégories socioprofessionnelles se présente comme suit :

- Personnel au sol 8040
- Personnel navigants techniques402
- Personnel navigants commercial..... 636

3 - Réseaux et structures d'Air Algérie ²³

Le réseau couvert par Air Algérie est scindé principalement en deux :

- Le Réseau International : 40 villes desservies, structurées en six (06) réseaux : France, Europe, Maghreb, Moyen Orient, Afrique, Amérique du Nord (Canada), et Asie (Chine).
- Réseau Domestique : 30 villes desservies, réparties en trois (03) secteurs : Nord/Nord, Nord/Sud, et Sud/Sud.

Sur le plan organisationnel, Air Algérie est structurée en quatre (04) filiales : International, Domestique, Catering et Technique, avec comme principales fonctions : Commerciale, Technique et Exploitation.

²² Source : Plan annuel 2010 (DPCG) la Direction de la Planification et contrôle de gestion d'Air Algérie.

²³ Manuel d'organisation « Missions et attributions" d'Air Algérie /Division Commerciale

Le commandement ou Direction Générale se compose de cinq (05) divisions, d'un secrétariat général et d'un staff composé de ²⁴:

- Un bureau d'Etudes
- Un bureau d'Audit
- Un bureau de Prévention et de Sécurité
- Une inspection générale chargée des affaires générales
- Une inspection générale chargée de l'exploitation
- Une sous direction des moyens généraux

Les divisions sont :

- La Division Gestion : elle se compose des structures suivantes :
 - La Direction Financière
 - La Direction des Ressources Humaines
 - La Direction des Affaires Juridiques
 - La Direction de Promotion des Œuvres Sociales

- La Division Maintenance : elle comprend les structures ci après :
 - La Direction Technique
 - La Direction Projet base de Maintenance
 - La Direction de la Logistique

- La Division Exploitation : elle comporte les structurés suivantes :
 - La Direction des Transports
 - La Direction des Opérations Aériennes
 - La Direction du Catering
 - La Direction du Travail Aérien
 - La Direction du Fret

²⁴ Voir annexe 1 page 113

- La Division Système : elle est structurée comme suit :
 - La Direction de l'Informatique et Télécommunications
 - La Direction de la Planification et Contrôle de Gestion
 - Le Centre de Formation
 - Le Centre CATAH (simulateur de vol, mise à niveau du PNT)
 - Le bureau d'Organisation

- La Division Commerciale : Celle-ci est composée de :
 - Un staff comprenant deux départements administration/formation et moyens commerciaux, une cellule communication, une cellule tourisme et un bureau informatique.
 - La Direction Etudes et Programmes
 - La direction ventes et réseaux
 - La direction gestion des recettes

SECTION II : ORGANISATION DE LA DIVISION COMMERCIALE

La Division Commerciale en tant que structure de conception et de réalisation occupe une place importante de par son activité déterminante dans l'essor de la compagnie.

Elle est chargée de définir la politique commerciale de l'entreprise en mettant en place une stratégie commerciale lui permettant d'accomplir sa mission principale à savoir :

- Assurer la commercialisation du programme d'exploitation dans les meilleures conditions de rentabilité selon les objectifs fixés par la Direction Générale et les moyens disponibles.
- Elaborer les produits « passagers » réguliers, et charters

1 – Fonctionnement de la Division Commerciale²⁵

A - Structures en staff

- **La Cellule Communication** : créée en 2010, elle est chargée d'assurer la veille concurrentielle et procède à la mise en place du fichier clientèle avec pour objectif principal, l'orientation vers la communication « marketing ».
- **La Cellule Tourisme** : Chargée de coordonner la programmation des vols charters passagers en collaboration avec les agences de voyages et les offices de tourisme.
- **Le Bureau Informatique** : Chargé de développer et d'installer des applications informatiques.

²⁵ Voir annexe1 page 114

- **Le Département Administratif et Formation:** Chargé du personnel en matière d'évolution de carrières, de la formation commerciale, de la gestion des congés et autres.
- **Le Département Moyens Commerciaux :** Chargé de gérer des articles de publicité de fin d'année, de la confection et distribution sur les lieux de ventes des dépliants pour les différentes publicités sur les lieux de ventes , les pochettes de billets , les distributeurs de jetons etc. .
Il a la charge également du réaménagement des agences, de la conception de brochures dépliants et maquettes, le design interne et externe des avions, l'aménagement des stands Air Algérie lors des foires et expositions.

B - Direction Ventes et Réseaux

Elle est chargée de la gestion des ventes, de la promotion du produit et de la maximisation des recettes au niveau de la compagnie.

Elle est composée de trois sous directions :

- Sous direction ventes
- Les Réseaux
- Sous direction fidélisation de la clientèle

• **Sous Direction Ventes**

Elle est chargée d'établir la politique de vente de l'entreprise, sa promotion à travers des tarifs attractifs ainsi que la prise en charge des grandes opérations de ventes telles que Hadj, Omra, période de pointe Eté.

Elle est structurée en trois départements :

- Département Ventes
- Département Promotion et Publicité
- Département Coopération

- **Les Réseaux**

Les Réseaux sont chargés d'élaborer les objectifs commerciaux des unités avec la collaboration de ces dernières, de suivre la réalisation de ces objectifs et de proposer les réajustements nécessaires ,en assurant le rôle d'interface, de coordination , d'animation et de facilitation de la communication entre la Division Commerciale et toutes les entités décentralisées.

Ils se composent de trois marchés :

- Marché France
- Marché International
- Marché Algérie

La liste des lignes exploitées par Air Algérie est reprise dans le tableau ci après :

Les lignes desservies par d'Air Algérie

Réseau International

Réseau France	Réseau Europe	Réseau Maghreb Moyen Orient	Réseau Afrique	Réseaux Amérique Asie
Paris	Madrid	Amman	Bamako	Montréal
Lyon	Alicante	Beyrouth	Dakar	Pékin
Marseille	Barcelone	Caire	Niamey	
Lille	Palma	Casablanca	Ouagadougou	
Nice	Bruxelles	Damas		
Metz	Frankfurt	Djeddah		
Toulouse	Berlin	Dubaï		
	Genève	Nouakchott		
	Istanbul	Tripoli		
	Londres	Tunis		
	Moscou			
	Rome			

Réseau Intérieur

Wilayas Centre/Est/Ouest	Wilayas Sud
Alger, Béjaia, Annaba, Constantine, Sétif, Jijel Tebessa, Batna Oran, Tlemcen,	Adrar, Biskra, Bechar, Laghouat, Tiaret Timimoun, Tindouf, Ouargla, Mecheria Ain salah, Ain amenas, Djanet, Illizi El bayadh, Tamanrasset, El oued El golea, Ghardaia, Hassi messaoud Bordj badji mokhtar, Touggourt

Source : Rapport synthèse de la Direction Commerciale / Air Algérie

- **Sous direction fidélisation et gestion de la clientèle**

Elle est chargée de fidéliser, développer la relation clientèle, et veiller à la rentabilité du programme de fidélisation en tant que produit commercial.

Elle se compose de trois départements :

- Département Marketing et Statistiques
- Département Gestion Technique et Informatique
- Département Communication et Gestion Clientèle

C - Direction Gestion des Recettes

La Direction Gestion des Recettes est chargée d'élaborer la stratégie tarifaire de l'entreprise afin de rentabiliser les ventes et d'assurer la veille concurrentielle. Elle a pour objectif de maximiser les recettes de l'entreprise par l'application du procédé de gestion appelé : **Yield Management**²⁶

Cette Direction a pour mission principale :

- En amont, la maîtrise de l'économie des lignes (l'analyse statistique des vols, catégorisation des vols conception des grilles tarifaires) et l'optimisation du choix des classes tarifaires en fonction des vols dans une perspective de rentabilité des vols.
- Le calcul, en temps réel des meilleurs prix pour optimiser le profit généré par la vente du produit Air Algérie, sur la base d'une modélisation et d'une prévision en temps réel du comportement de la demande par micro segment de marché.
- En aval, procéder au sein des escales et des unités de la compagnie, tant en Algérie qu'à l'Etranger, au contrôle de la validité et la conformité des tarifs et des conditions associées.

Pour assurer sa mission, la Direction Gestion des Recettes est structurée en deux sous directions :

²⁶ Voir annexe4 page 128

- **Sous –direction Revenue Management**

La sous –direction Revenue Management est chargée de maximiser la recette des vols de la compagnie en gérant au mieux la variabilité de la demande face à une offre fixe tout en trouvant le meilleur équilibre possible entre taux d'occupation et recette unitaire.

Le gestionnaire de vol détermine le nombre de places disponibles à la vente par classe de réservation et définit le niveau de sur offre. Aussi, il doit catégoriser les vols par la préparation du calendrier des saisons et déterminer le paramétrage de chaque vol.

Pour l'accomplissement de ses taches, la sous-direction Revenue Management est composée de quatre départements et deux bureaux :

- Département France
- Département International
- Département Domestique
- Département Fichiers interventions et reconditionnement
- Bureau Gestion des groupes
- Bureau Assistance Systèmes

- **Sous-direction Pricers**

La sous-direction Pricers est chargée de déterminer les tarifs de la compagnie dans le but de maximiser la recette globale du réseau, tout en générant de la demande. Elle gère également, l'ensemble des tarifs IATA , les tarifs promotionnels et les tarifs négociés.

Elle doit donc :

- Segmenter au maximum la clientèle
- Garantir aux tarifs affaires, l'exclusivité des faveurs tarifaires.
- Réagir rapidement et efficacement à toute action de la concurrence
- Maitriser l'accès au client final

Elle comprend quatre départements :

- Département Conception
- Département Affichage GDS
- Département Accords et Réglementation
- Département Fiabilisation des Ventés

D - Direction Etudes et Programmes

Elle est chargée d'élaborer, réguler et lancer le programme d'exploitation avec les services concernés, les compagnies étrangères, ainsi que la direction des opérations, le ministère des transports et les organismes internationaux. Elle se compose de deux sous- directions :

- **Sous-direction Recherche et Développement²⁷**

La sous direction Recherche et Développement est chargée d'étudier et de proposer l'exploitation de toute opportunité de développement de l'activité passages.

Elle élabore les études prévisionnelles d'évolutions de lignes desservies ainsi que les études d'ouvertures de nouvelles lignes.

Elle est compose de trois départements :

- Département Statistiques et documentation
- Département Etudes commerciales
- Département Planification et prévision

a- Département Statistiques et Documentation

Ce département est chargé de collecter, traiter et diffuser les informations relatives à l'activité passages de la compagnie et de son environnement. Il a pour mission de :

- Recueillir et conserver les informations statistiques internes et externes à l'activité commerciale
- Recueillir et mettre en forme les statistiques des compagnies étrangères et procéder à leur analyse

²⁷ Voir annexe1 page 115

- Elaborer et préparer des bulletins statistiques périodiques de l'activité passage pour les diffuser aux autres structures de la compagnie
- Traiter les statistiques relatives aux résultats de trafic passagers et BCB (bulletin complémentaire de bagages) ainsi que les résultats de production horaire et kilométrique
- Relever les anomalies en procédant régulièrement à une comparaison des données statistiques des différentes sources de la compagnie

b- Département Etudes Commerciales

Le département Etudes Commerciales a pour mission la réalisation des études relatives à l'économie des lignes, l'analyse des marchés ainsi que l'ouverture et la fermeture des lignes. Ce département est composé de deux services :

➤ **Service Etude de Marché**

- Collecter et traiter les informations pour la réalisation des études commerciales
- Elaborer les études de marché relatives aux projets de lignes nouvelles, restructuration de lignes existantes ou fermetures de lignes non rentables.
- Analyser l'évolution et la structure des marchés des lignes exploitées
- Elaborer les procédures relatives aux études commerciales
- Réaliser toute étude commerciale ponctuelle
- Participer à l'élaboration des accords de transport aérien

➤ **Service Economie des Lignes**

- Etablir et mettre à jour régulièrement un classement exhaustif des lignes sur la base de critères de performances

- Suivre les coûts d'exploitation, les recettes et élaborer les ratios nécessaires à l'établissement de diagnostics
- Proposer toute mesure visant l'amélioration des résultats (programme, tarifs, etc...)

c- Département Prévision et Planification

Il est chargé d'élaborer des prévisions de trafic passages et B.C.B (bulletin complémentaire de bagages) ainsi que les recettes au transport et ce, à court, moyen et long terme.

Il participe également à l'élaboration et au suivi de tous les travaux de planification initiés par l'entreprise. Il est chargé également de :

- L'analyse des écarts entre les prévisions et les réalisations
- La diffusion des prévisions aux structures concernées

• Sous-direction Programme

Cette Sous-direction est chargée de la conception du programme d'exploitation de la compagnie qui est issu de la synchronisation d'un programme commercial avec un programme opérationnel traitant de la disponibilité flotte, la gestion du personnel navigant (technique, et commercial) et autres contraintes.

Elle est structurée en trois départements :

- Département programme annuel
- Département programme saisonnier
- Département régulation

a- Département Programme Annuel

Il est chargé d'élaborer le programme d'exploitation de l'année, en déterminant les capacités sur la base des prévisions de trafic passagers estimé pour l'année.

Il se présente sous forme de « semaine type » pour laquelle il fixe le nombre de fréquences par relation (ligne) et type d'appareils requis pour chacune d'elle.

Il constitue la base d'élaboration du budget prévisionnel de toutes les entités de la compagnie en Algérie et à l'étranger, ainsi qu'aux différentes structures centrales.

Il est composé de deux services, National et International, dont les attributions sont identiques. Ceux-ci sont chargés de :

- Elaborer le projet de programme d'exploitation annuel
- Procéder à l'actualisation des prévisions de trafic saisonnier par nature de vol
- Coordonner le programme d'exploitation annuel avec les structures internes concernées
- Négocier le programme avec les compagnies étrangères en termes de fréquences et de capacités
- Analyser les programmes de la concurrence
- Etablir le bilan physique et financier des programmes réalisés
- Diffuser le programme aux entités internes et externes concernées
- Définir le déficit ou l'excédent prévisionnel en capacité (période, module, nombre d'avions)
- Définir une enveloppe de vols charters
- Etablir et mettre à jour un recueil des accords aériens signés par le gouvernement Algérien
- Suivre la réalisation du programme

b- Département Programme Saisonnier

Ce département est chargé de traduire sur la base du programme annuel, la semaine type en jours et en heures

Il prépare une planche de programme hebdomadaire détaillée qui permet de bien visualiser l'affectation et la disponibilité de chaque type d'appareil, avec l'heure de départ et d'arrivée et le temps d'escale.

Il est structuré en deux services, vols réguliers et vols non réguliers, aux attributions similaires à savoir :

- Traduire les programmes saisonniers sous forme opérationnelle, par la définition des horaires de vol et des jours de fonctionnement
- Réaliser la planche horaire
- Coordonner les programmes saisonniers entre les structures concernées de l'entreprise, la Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie (DACM), et avec les compagnies étrangères
- Editer et diffuser les horaires préliminaires
- Participer aux réunions de coordination internes, bilatérales et multilatérales relatives aux horaires de vols
- Participer aux réunions de coordinations des programmes horaires (conférences IATA)
- Déterminer et prendre en compte les contraintes techniques, opérationnelles et commerciales dans le cadre des travaux préparatoires
- Confectionner le draft IATA, relatif aux horaires par ligne, par jour de fonctionnement et par type d'avion
- Lancer les programmes saisonniers
- Mettre au point et publier les horaires définitifs
- Elaborer le programme des vols non réguliers ' supplémentaires, charters et pèlerinage hadj et omra)
- Etudier l'opportunité d'affréter des capacités supplémentaires lors des opérations Hadj et période pointe Eté

c- Département Régulation

Il a pour mission d'assurer le suivi et l'ajustement des programmes saisonniers en cours de réalisation à J -1.

Il assure l'insertion des vols supplémentaires et des vols charters.

Ce département est scindé en deux services :

➤ Service régulation dont les taches consistent à :

- Etablir les feuilles de mouvements journaliers
- Procéder aux modifications de programmes en tenant compte des contraintes techniques et opérationnelles et des préférences et exigences commerciales
- Elaborer, coordonner et lancer le programme des vols additionnels, supplémentaires, charters et spéciaux
- Obtenir les accords des vols additionnels
- Etudier les demandes des compagnies étrangères pour l'octroi ou le refus des accords de vols additionnels
- Lancer les vols additionnels

➤ Service analyse et suivi dont les taches consistent à :

- Suivre et analyser les réalisations des programmes d'exploitation de l'entreprise et des compagnies étrangères
- Suivre les états d'immobilisations réelles de la flotte
- Etablir les décomptes des capacités par type de vol et leur évolution
- Etablir les états statistiques de réalisation des programmes selon différentes périodicité
- Suivre les irrégularités programmes opérées par l'entreprise et les compagnies étrangères
- Suivre le bon déroulement du programme saisonnier jusqu'au jour J-1.

Conclusion

La compagnie aérienne Air Algérie, telle que présentée, dispose d'une organisation qui lui permet de faire face aux tâches qui lui sont dévolues.

Nous notons, que pour l'ouverture d'une liaison aérienne, des structures spécialisées sont chargées de préparer les différents accords exigés par toute ouverture de ligne.

DEUXIEME PARTIE

ACCORDS AERIENS ET RELATIONS BILATERALES

CHAPITRE I

LES ACCORDS AERIENS

L'activité du transport aérien international est une activité où l'intervention de l'Etat s'impose pour chaque transporteur désireux d'exploiter l'espace aérien d'un Pays. En effet, celui-ci est dans l'obligation de demander un permis délivré par l'Etat, sous réserve de négociations gouvernementales.

Ces négociations s'inscrivent dans le cadre d'accords gouvernementaux bilatéraux.

Dans ce chapitre nous essayerons de définir les rapports entre Etats contractants, quant au survol de leur territoire et l'utilisation des aéroports par les avions de chaque Etat, le volume du trafic échangé ...etc., et ce conformément à la réglementation régissant l'activité de transport aérien.

Par rapport à notre cas d'étude, nous verrons l'étendue des relations Algéro-Américaines, et quels sont les domaines concernés.

SECTION I : LES ACCORDS GOUVERNEMENTAUX BILATERAUX

L'activité du transport aérien international est régi par le principe de souveraineté des Etats, appliqué pour toute autorisation d'exploitation de l'espace aérien. Cette action dépend d'une négociation gouvernementale.

En matière d'accords, lors de la conférence de Chicago en 1944, il n'a pas été possible de formuler un accord acceptable par tous, mais il a été reconnu qu'un accord multilatéral sur les droits aériens commerciaux entre Etats serait préalable à une multiplicité d'accords bilatéraux.

C'est ainsi que les ouvertures de nouvelles lignes internationales régulières se négocient dans le cadre d'accords bilatéraux. Chaque Etat définit les conditions à imposer à ses compagnies et à celles de l'Etat partenaire de l'accord bilatéral.

Les premiers accords bilatéraux ont été conclus entre les Etats Unis d'Amérique et la grande Bretagne. Il s'agit des accords des Bermudes I et II de 1946 et 1977, qui ont adoptés des positions libérales et protectionnistes concernant le règlement des capacités, la définition des routes et des tarifs.

Les accords des Bermudes ont servi de base à l'accord type et ont été des modèles d'inscription de la quasi-totalité des accords aériens qui ont suivi.

1- Définition et objet d'un accord aérien bilatéral

A - Définition

« Les accords aériens constituent l'outil juridique fondamental qui détermine, précisément, et le degré des engagement de chaque Etat partie voire toutes les facettes liées à l'exploitation et le trafic aérien échangé entre deux Etats ou plus, c'est-à-dire l'échange des droits commerciaux ainsi que la réglementation régissant l'exercice de ces droits. En un mot, toutes les conditions relatives au commerce extérieur des services aériens, sous la forme de clauses, sont consignées dans l'accord aérien bilatéral »²⁸

Il ressort de cette définition, qu'un accord aérien bilatéral est assimilé à un mémorandum par lequel e

st exprimé la tutelle gouvernementale en matière des relations aériennes internationales et plus précisément les services réguliers. Les services non réguliers et le fret sont exclus de leurs champs d'application.

B- Objet de l'accord aérien bilatéral

Les accords aériens montrent le consentement des Etats à être liés dans leurs relations aériennes en garantissant leur souveraineté sur leur espace aérien.

Ils se présentent sous forme de clauses ou les barrières juridiques sont levées à travers l'établissement d'un certain nombre de libertés.

C'est dans le cadre de ces accords, que les Etats traitent des différentes questions fondamentales liées à l'accès du marché et à la réglementation des capacités et des tarifs des compagnies aériennes.

²⁸ TOUAFEK (Rabah), les accords aériens bilatéraux, éditions Houma, Alger 2033,, P239.

2- Les clauses d'un accord aérien bilatéral

Le but des clauses citées par la convention de Chicago étaient l'uniformisation de tous les accords de droits aériens entre Etats. Cette convention a permis d'établir des normes en matière de contenu d'un accord aérien.

Ce qui était recherché par ces clauses était la garantie d'égalité de traitement entre Etats à l'entrée, au séjour et à la sortie des équipages, passagers, marchandises et aéronefs employés pour chaque partie contractante sur le territoire de l'autre partie.

Au plan de la forme, les accords aériens bilatéraux sont relativement identiques. Plusieurs dispositions ou articles constituent le corps du texte et à la fin, du contrat, les tableaux de routes sont définis en annexes.

Enfin, l'accord aérien se compose de plusieurs articles, dont les principaux sont :

A- L'article sur l'octroi réciproque des droits de trafic

Le but de cet article est l'octroi pour chaque partie contractante des certificats de navigabilité, des brevets d'aptitudes et des licences pour l'exploitation des droits mentionnés dans l'article en question ou en annexe.

B- L'article sur l'exonération des droits de douanes

Il stipule que chaque Etat contractant, doit exempter les droits de douanes, frais et taxes, concernant les avions utilisés en trafic international régulier, les approvisionnements en carburant, lubrifiants, les pièces de rechange, équipements et les provisions d'avions à leur arrivée sur le territoire de chaque partie contractante.

Les redevances et taxes représentant les services rendus ne sont pas concernées par cette exonération.

C- L'article concernant la propriété et le contrôle des Entreprises de transport

Dans tous les accords aériens, les parties contractantes insistent sur l'obligation que :

« La part prépondérante de la propriété et du contrôle effectif de l'entreprise du transport aérien désignée doivent être soit entre les mains de l'autre Etat soit revenant aux nationaux ou à des ressortissants de ce dernier, sans quoi, l'autre partie contractante est en mesure de refuser l'autorisation de l'exploitation ou de la révoquer ».²⁹

D- L'article sur la désignation des compagnies et leur qualification

Le droit de désigner une ou plusieurs compagnies aériennes, à l'effet d'exploitation des lignes aériennes revient à chaque partie contractante. Ces compagnies pourront être appelées à justifier leur qualification aux lois et règlements normalement appliqués par les autorités aéronautiques délivrant l'autorisation d'exploitation.

E- L'article sur l'autorisation d'exploitation

Il représente la concrétisation du consentement d'un Etat à être lié en matière aéronautique, à un autre Etat.

Il est à signaler que les Etats se réservent le droit de refuser, suspendre ou bien retirer l'autorisation d'exploitation aux compagnies de l'autre partie contractante.

En général, les raisons du refus ou de report sont le plus souvent dues :

- Une des parties contractantes n'est pas propriétaire de la compagnie et n'en détient pas le contrôle effectif.
- Celle-ci ne se conforme pas aux règlements et exigences prescrits par l'autre partie.

²⁹ TOUAFEK (Rabah), op.cit., P260

- Celle-ci aura failli à exploiter la ligne en conformité avec les normes de navigabilité.

F- L'article sur les données statistiques

La communication des données statistiques par les compagnies de transport aérien se fait mutuellement sur demande. Ces informations concernent les données de trafic en fonction des besoins de la réglementation telles que les questions relatives à la capacité et aux routes.

G- L'article sur la sureté

Chaque gouvernement est tenu de respecter strictement les normes de sécurité et prêter assistance au gouvernement partenaire, dans circonstances.

H- L'article sur la capacité et les fréquences

La capacité est définie comme étant le nombre de passagers qu'un transporteur aérien a le droit d'embarquer et de débarquer, sur une liaison donnée, compte tenu des relations bilatérales entre les Etats partenaires.

Les fréquences, quant a elles, sont le nombre de vols par jour ou par semaine programmés et proposés à la vente.

Sur ces deux points, les deux parties s'entendent entre elles.

I - L'article sur les tarifs

Les parties contractantes, dans l'accord aérien bilatéral, laissent à leurs transporteurs respectifs, le soin des modalités de fixation des tarifs.

Les tarifs et leur durée d'application sont négociés généralement entre les compagnies aériennes, entre elles. Cette négociation se fait par entente directe, ou par application des résolutions IATA.

Par la suite, les tarifs arrêtés sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques de chaque Etat contractant.

J- L'article sur le règlement des litiges

En cas d'éventuels différends, cet article comprend des procédures à suivre pour les résoudre dans le cadre de l'accord, ainsi qu'une procédure au cas où une partie mette fin à un engagement.

K- L'article sur l'enregistrement de l'accord

Les accords aériens bilatéraux selon la convention de Chicago doivent être obligatoirement enregistrés auprès de l'OACI.

L- L'article sur l'application des lois et règlements

Cet article admet le principe de l'application des lois et réglementation de chaque partie contractante.

Le tableau des routes est défini en annexe. Il schématise la nature et l'étendue des droits pouvant être exercés par chaque Etat partenaire ou plus exactement des droits concédés à chaque contractant.

« La route aérienne est un itinéraire plus ou moins souple ; géographiquement défini ; consacré par un accord international et sur lequel l'Etat, partie de cet accord, obtient des autorisations pour l'exploitation des services aériens réguliers »³⁰.

³⁰ FOLLIOU (M), « *les relations aériennes internationales* », éditions A. Pedome, Paris, 1985, P108.

Le tableau des routes se compose de trois parties reprises par chacun des contractants :

- Point d'origine

Le tableau des routes prévoit le départ des lignes aériennes soit d'un seul point, de plusieurs ou bien d'un point quelconque du territoire.

- Point de destination

Le tableau des routes mentionnera un ou plusieurs points déterminés ou au choix, ou bien un point quelconque du territoire

- Points intermédiaires

En fonction des négociations entre contractants, une compagnie peut emprunter le territoire d'un autre Etat, suite aux escales prévues pour l'exploitation d'une ligne. Ces escales répondent en général à un souci technique ou économique.

SECTION II : LES ACCORDS COMMERCIAUX ET LIBERTES DE L'AIR

1- Les accords commerciaux

Il existe quatre types d'accords :

- accords aériens
- accords inter-line
- accords GSA
- accords de coopération commerciale

A - Accords aériens : ce sont des accords intergouvernementaux qui définissent les routes aériennes à suivre. Ils ne sont pas limités dans le temps sauf désaccord entre les deux gouvernements. Chaque changement dans l'accord implique des amendements.

B - Accords inter-line : ce sont des accords inter-compagnies qui consistent en l'acceptation réciproque des titres de transport.

C - Accord GSA : Il consiste dans la désignation d'un agent dans un pays donné pour prendre en charge l'ensemble des activités de la compagnie (passage, fret, démarchage, promotion, et autres).
Le choix de l'agent dépend de sa crédibilité et de la place qu'il occupe dans le marché du transport aérien.

D - Accords de coopération commerciale : Il s'agit d'accords spéciaux entre deux compagnies qui concernent des lignes qui ne sont desservies que par l'une des deux compagnies, générant de supers commissions.

2- Les libertés de l'Air³¹

L'ouverture d'une ligne aérienne internationale régulière entre deux Etats souverains entraîne l'accord d'autres pays tiers, qu'ils soient uniquement survolés ou qu'ils fassent l'objet d'escale technique ou commerciale.

Ces accords relatifs à l'ouverture d'une ligne aérienne, sont en rapport avec les points suivants :

- Survoler l'espace aérien d'un pays.
- Atterrir pour des problèmes techniques.
- Procéder aux échanges commerciaux entre les deux Etats.
- Procéder aux échanges commerciaux entre les points intermédiaires

Ces différents points ont créé des barrières juridiques du fait de la souveraineté des Etats.

Dans le cadre de la convention de Chicago, les Etats s'accordent selon leur propre volonté et leurs intérêts réciproques, la liberté d'exploiter tel ou tel service dans des conditions bien définies dans l'accord aérien.

Les libertés de l'air sont des droits accordés par un Etat à un autre, concernant les services aériens internationaux réguliers.

La convention de Chicago a créé un cadre juridique de principes et une structure internationale de coopération volontaire.

Cette convention laisse aux Etats le privilège de décider des libertés de l'air aux dessus des territoires sur lesquels chacun d'eux exerce sa souveraineté complète et exclusive.

La convention concilie ce principe de souveraineté avec l'existence d'un trafic international à partir des libertés de l'air.

Ces dernières se distinguent dans leur classement par une classification numérique, exprimant le degré croissant de la libéralisation.

³¹ Note mémorandum sur le transport aérien , Air Algérie/Direction Commerciale

A- Libertés techniques

Elles sont définies dans la convention de Chicago par « **L'accord international sur le transit des services aériens** ».

- Première liberté :

C'est le droit de survoler le territoire des Etats signataires sans y faire escale.

- Deuxième liberté :

C'est le droit d'atterrir sur le territoire des Etats signataires pour des raisons techniques et non commerciales.

B- Libertés commerciales

Elles sont prévues par un projet « **d'accord sur les transports aériens internationaux** ».

- Troisième liberté :

C'est le droit de débarquer des passagers, du fret et du courrier embarqués sur le territoire de l'Etat dont l'aéronef a la nationalité.

- Quatrième liberté :

C'est le droit d'embarquer des passagers, du fret et du courrier à destination du territoire de l'Etat dont l'aéronef a la nationalité.

- Cinquième liberté :

C'est le droit d'embarquer ou de débarquer du trafic dans un Etat tiers au contrat et ne possédant pas la nationalité de l'aéronef, en provenance ou à destination de tout autre Etat contractant mais avec des clauses restrictives.

A la suite de la conférence de Chicago, des experts du transport aérien ont développé le concept de trois libertés commerciales additionnelles issues de combinaisons des cinq premières.

C - Libertés commerciales additionnelles

- Sixième liberté :

C'est le droit de transporter, en passant par l'Etat dont le transporteur à la nationalité du trafic entre deux autres Etats. Elle correspond au cumul des troisièmes et quatrièmes libertés.

- Septième liberté :

C'est le droit accordé par l'Etat à un autre, de transporter du trafic entre le territoire de l'Etat qui accorde ce droit et un troisième Etat quelconque. Elle correspond aux droits de la cinquième liberté mais sans clauses restrictives.

- Huitième liberté :

C'est le droit d'autoriser le « cabotage » national³². Cette liberté donne le droit à une compagnie d'un pays donné d'effectuer des liaisons domestiques dans un autre pays.

Remarque :

Seules les cinq premières libertés ont été reconnues officiellement en tant que telles aux termes d'un traité international. Les autres libertés au delà de la cinquième, n'ont pas de caractère officiel.

³²**Cabotage** : droit pour une entreprise de transport aérien d'embarquer sur le territoire d'un Etat étranger des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter contre une rémunération ou en vertu d'un contrat de location à destination d'un autre point du même territoire.

Conclusion

L'activité du transport aérien en territoire étranger est subordonnée à des accords gouvernementaux bilatéraux et des accords commerciaux inter compagnies.

La réglementation de l'espace aérien étranger obéit à des règles relatives aux droits des libertés de l'Air.

Si des liaisons aériennes internationales sont possibles, c'est par le fait de l'existence d'accords multi ou bilatéraux entre Etats contractants, définissant le degré de tolérance de chacun d'eux dans le survol du territoire et l'utilisation des aérodromes par les aéronefs de chaque Etat.

C'est à ce niveau, que les relations bilatérales entre deux pays interviennent lors de tout projet d'ouverture de nouvelles lignes aériennes.

CHAPITRE II

LES RELATIONS BILATERALES ALGERO-AMERICAINES

D'une manière générale, les raisons qui poussent deux Etats à réfléchir à la création d'une liaison aérienne sont relatives à :

- L'existence d'un climat politique favorable
- Une coopération bilatérale intense
- Une demande croissante des voyageurs

L'étude d'ouverture d'une liaison aérienne reliant L'Algérie aux Etats Unis d'Amérique (USA), passe inéluctablement par la présentation des relations bilatérales qui existent entre les deux pays dans les différents domaines politique, économique, échanges commerciaux culturel etc.

Qu'en est –il de ces relations et jusqu'à quel niveau justifient elles le projet d'ouverture d'une ligne aérienne, reliant les deux Etats ?

L'on tentera dans ce chapitre d'y répondre à travers la présentation de la coopération Algéro Américaine.

SECTION I : CONTEXTE POLITICO ECONOMIQUE

Les relations de coopération entre l'Algérie et les USA n'ont été propulsées qu'après l'année 2001 et plus précisément dans les domaines sécuritaires.

Sur le plan militaire, nous assistons à une amélioration de la coopération qui reste prudente.

Par ailleurs, les USA étant très pragmatiques, il n'y a pas d'amalgame entre le politique et l'économique.

En effet, il est important de signaler que les entreprises énergétiques américaines étaient présentes même avant la nationalisation des hydrocarbures, et dès le début des années 90, nous avons assisté à une présence très apparente des compagnies américaines avec une domination des entreprises pétrolières à l'image d'ANADARCO dont environ 25% de son chiffre d'Affaires est généré en Algérie.

1- Relations politico-militaires

L'année 2001, a vu l'amorce de plusieurs visites et réunions à l'échelle présidentielle entre l'Algérie et les USA. C'est ainsi qu'au mois de juillet de la même année, la maison blanche a été visitée par le Président Algérien, le premier visiteur depuis 1985.

Depuis, différentes rencontres ont eu lieu au mois de novembre 2001, septembre 2003, et juin 2004.

Ces différentes rencontres nous indiquent le degré d'expansion des relations entre les USA et l'Algérie.

Depuis l'attaque terroriste aux USA du 11 Septembre 2001, on assiste à un renforcement et une intensification des lois pour contourner le terrorisme.

Depuis, des consultations entre les deux Etats sur les débouchés régionaux et internationaux ont eu lieu.

La coopération militaire entre l'Algérie et les USA n'a cessé de s'améliorer et de se développer. Les échanges entre les deux nations, sont plus fréquents, d'où l'accueil par l'Algérie d'officiers militaires séniors.

En 2005, les USA et l'Algérie ont conduit leur premier dialogue militaire à Washington DC, le second a eu lieu à Alger en Novembre 2006.

A titre d'information, l'Algérie et les USA ont conduit mutuellement les exercices navals et de forces spéciales où l'Algérie a reçu la Navy.

2- Relations Culturelles

Les USA ont implémenté de petites universités de langue pour l'enseignement de l'Anglais, avec l'assistance du Ministère de l'éducation pour le développement de l'Anglais comme deuxième langue en cours au centre de formation professionnelle de Ben Aknoun.

En 2006, l'Algérie a également reçu des subventions de l'Ambassade Américaine pour la préservation de la culture. C'est ainsi que des dons ont été fourni pour la restauration de la mosquée El Pacha à Oran.

D'autres dons ont été fournis à l'Algérie pour la création de micros-écoles afin de mettre en place des programmes de langue Anglaise pour les étudiants de grandes écoles algériennes .

SECTION II : ECHANGES COMMERCIAUX

Ces dernières années ont été marquées par un accroissement des relations économiques entre l'Algérie et les USA.

En effet, l'Algérie représente pour les USA, le troisième marché important au niveau du moyen orient et l'Afrique du nord.

En juillet 2004, les USA et l'Algérie ont signé un agrément de commerce et d'investissement où ils avaient souligné les principales relations économiques et fondèrent une plateforme de négociation, de traitement, d'investissement bilatéral et d'argument du libre-échange.

1- Commerce extérieur

Le commerce extérieur reste le pilier essentiel dans les relations bilatérales entre l'Algérie et les USA. L'Algérie est un partenaire important pour les USA,

Les USA sont classés le premier client, et 6^{ième} fournisseur de l'Algérie.

L'évolution des échanges entre les deux pays pour les trois dernières années est reprise ci après :

Tableau des Exportations et Importations

(En millions US \$)

ANNEES	EXPORTATIONS	IMPORTATIONS
2007	15 887	2 272
2008	18 648	2 178
2009	13 827	2 089
2010	9 261	1 999
1 ^{er} sem 2011	8 295	1 218

Source : Ministère des Finances : Statistiques du Commerce Extérieur de l'Algérie.

Au vu de ces statistiques, il ressort que sur les trois dernières années, on assiste à un léger recul aussi bien des exportations que des importations.

Cette situation n'a nullement affecté le classement des USA, en tant que client et fournisseur de l'Algérie.

2- Fret aérien

- Exportation³³

ANNEES	Poids en Tonnes	Valeurs en millions DZ Dinars	Valeurs en millions US Dollars
2 0 0 7	335 884	315 611	4 550
2 0 0 8	8 788 188	799 364	12 378
2 0 0 9	1 863	6 603	91
2 0 1 0	51 708	119 127	1 601
Jan à Oct 2011	51 717	118 307	1 632

Source : Centre national de l'informatique et Statistiques (CNIS)

- Importation³⁴

ANNEES	Poids en Tonnes	Valeurs en millions DZ Dinars	Valeurs en millions US Dollars
2 0 0 7	70 018	122 062	1 760
2 0 0 8	68 073	146 406	2 267
2 0 0 9	24 316	149 212	2 057
2 0 1 0	28 573	161 890	2 176
Jan à Oct 2011	111 973	180 098	2 484

Source : Centre national de l'informatique et Statistiques (CNIS)

³³ Source Centre National de l'Informatique et Statistiques (CNIS)

³⁴ Source Centre National de l'Informatique et Statistiques (CNIS)

Le marché du fret aérien ne suit pas la tendance d'évolution du commerce entre les deux pays malgré une nette amélioration par rapport aux années 90. La raison étant que les échanges entre les deux pays restent tributaires du domaine lourd (énergie et dérivés) qui sont transportés par voie maritime.

3- Les investisseurs américains en Algérie³⁵

Durant les cinq dernières années, le montant des investissements américains réalisés en Algérie est estimé à 5 milliards de dollars, en majorité dans le secteur des hydrocarbures.

Ce chiffre est révélateur du degré et de la nature des rapports économiques liant les deux pays.

Dans le secteur pétrolier, les Américains sont fortement présents. Le groupe ANADARKO, a lui seul à investi près de 4 milliards de dollars dans la vingtaine de gisements de pétrole qu'il exploite dans le sud Algérien.

On relève également la présence de grandes compagnies pétrolières comme CHEVRON-TEXACO et EXXON-MOBIL.

Les sociétés américaines sont aussi présentes dans les secteurs : bancaires et financiers, pharmaceutiques, télécommunications, dessalements d'eau de mer, production d'énergie et dans le secteur technologies de l'information.

A titre d'information, 12 projets d'investissements dans différents secteurs déclarés par des opérateurs américains sont en cours d'étude au niveau de l'ANDI (Agence Nationale de Développement de l'Investissement), alors que d'autres projets sont en maturation et devraient être présentés prochainement par leurs initiateurs.

³⁵ Site internet www.algerie-monde.com

Les projets en question concernent notamment les énergies renouvelables, secteurs qui représentent un « grands intérêt » pour les Américains.³⁶

Durant cette année, le conseil d'affaires algéro-américain, avance le chiffre de 1025 entreprises activant en Algérie, dont 80 pour le seul domaine de l'énergie.³⁷

Les plus importantes ont été recensées dans le tableau ci-dessous.

Entreprises américaines installées en Algérie :

Entreprise	Domaine d'activité
ACS (American Chemical Society)	Industrie chimique
Amerada-Hess	Hydrocarbure
Baker Atlas	Hydrocarbure
Baker Hughes	Hydrocarbure
Baroid Limited (Hallibuton Base)	Hydrocarbure
Burlington	Hydrocarbure
Burlington Resources	Hydrocarbure
EXXON Mobile	Hydrocarbure
HALLIBURTON	Hydrocarbure
ANADARKO	Hydrocarbure
Black and Veatch	Dessalement d'eau de mer
BAAT (compagnie de sous-traitance)	Conception et construction de machines spéciales. Fours industriels, autoclave, étuve, appareil semi pression, tous types de moyens chauds.
Wood Group	Maintenance industrielle
Cisco Systems	Equipements et de gestion des réseaux Internet
City Bank	Banque, assurance, commerce, médias
Marriott International	Tourisme, restauration

Source : Ambassade Américaine en Algérie

³⁶ Site internet www.algerie360.com

³⁷ Site internet www.elwatan.com/actualité du 27/09/210

Conclusion

Les relations bilatérales entre l'Algérie et les USA se traduisent par l'implantation d'une multitude d'entreprises américaines représentant différents secteurs d'activité qui illustrent parfaitement l'intérêt porté à l'Algérie.

L'objectif de la création d'une liaison aérienne reliant les deux pays, est de les rapprocher afin de permettre le développement des échanges commerciaux, culturels, touristiques, et faciliter le déplacement des personnes.

Aussi, pour cette création, une démarche reste à suivre, avec différentes étapes nécessaires à la réalisation de l'étude.

TROISIEME PARTIE

L'ETUDE DE RENTABILITE DE LA LIGNE ALGER - NEW YORK - ALGER

CHAPITRE I

PRESENTATION DE LA PROCEDURE D'OUVERTURE D'UNE NOUVELLE LIGNE

Dans ce chapitre, seront présentées, les différentes étapes et conditions servant de base à la création d'une nouvelle liaison aérienne internationale.

Par la suite, la procédure d'ouverture de ligne utilisée par la compagnie Air Algérie, sera appliquée au cas pratique de notre étude.

SECTION I : DESCRIPTION DE LA PROCEDURE

La procédure suivie par Air Algérie dans l'étude d'opportunité d'ouverture d'une nouvelle liaison aérienne entre l'Algérie et un pays étranger comporte plusieurs étapes à savoir :

- Le déclenchement.
- La collecte des informations, au niveau national, ou international.
- Traitement de l'information.
- Etude d'opportunité.
- Proposition de programme d'exploitation.
- Soumission à la Direction Générale.
- Décision de validation par la Direction Générale.
- L'ouverture de la ligne.

1-Le Déclenchement

Cette étape relève de la responsabilité de la Direction Générale et la Division Commerciale.

Le déclenchement de l'étude d'ouverture d'une nouvelle ligne est initié soit :

- par Air Algérie et ce, dans le cadre de sa stratégie commerciale d'extension de son réseau d'exploitation.
- Soit d'une demande émanant de différents organismes Algériens et Etrangers tels que :
 - Ministère des Affaires Etrangères par le biais des Ambassades et Consulats Algériens à l'Etranger.
 - Ministère des Transports, Direction de L'Aviation Civile et de la Météorologie, saisi par son homologue d'un Etat Etranger.
 - Représentations et Délégations d'Air Algérie en Algérie et à l'Etranger.
 - Associations de notre Communauté à l'Etranger.
 - Walis, Députés à l'Assemblée Populaire Nationale.
 - Groupe de Citoyens installés a l'étranger.

2- La Collecte de l'information

Cette étape relève de la Direction Etudes et Programmes / Sous Direction Recherche et Développement.

Une collecte d'informations nécessaires à l'élaboration de l'étude d'opportunité d'ouverture de la ligne, selon un modèle préétabli est entreprise.

Elle a lieu à la fois, en Algérie et à l'étranger.

A- Collecte en Algérie

- **Ambassade Etrangère :** Il s'agit de dénombrer les visas délivrés par l'ambassade étrangère en Algérie, permettant d'estimer le nombre moyen de résidents Algériens, africains et moyen orientaux se rendant de l'Algérie vers le pays concerné par l'ouverture de la ligne.
- **Ministère des Affaires Etrangères :** Les informations auront pour but de connaître la nature des relations bilatérales dans les domaines politique, culturel et commercial, ainsi que les perspectives de leur développement.
- **Banque Algérienne de Développement :** Les données concernant le recensement de tous les contrats existants ou prévus entre l'Algérie représentée par des organismes nationaux ou privés et le pays concerné. Ces informations portent sur la nature des échanges, le montant du contrat, le nombre de personnel, la durée du contrat.

B- Collecte à l'étranger

- **Organisme Statistique** : Dans le but, de collecter toutes les données de nature économique concernant le pays : évolution des grands agrégats économiques, population, commerce extérieur, tourisme (ONS).
- **Aviation Civile** : Etude et analyse de l'accord aérien négocié entre l'Algérie et le pays concerné.
- **Compagnie Nationale** : Il s'agit de collecter les données qui concernent les mouvements de trafic passagers et Fret aux aéroports, la répartition du trafic aérien par région (Maghreb, Moyen orient, Afrique) et le trafic par origine-destination.
- **Ambassade Algérienne** : Les informations recensées concerneront le nombre des visas délivrés aux résidents étrangers se rendant vers l'Algérie du pays concerné.

3 - Le Traitement de L'Information

Cette étape relève de la Direction Etudes et Programmes/ Sous Direction Recherche et Développement

Le traitement de l'information correspond à la phase d'élaboration de l'étude sur la base des données collectées. Cette étude se fait selon le modèle d'étude de marché préétabli, pour permettre d'analyser et d'établir des prévisions de trafic et de recettes.

En d'autres termes, il s'agira de déterminer le potentiel de flux de trafic passagers susceptible d'exister entre deux villes.

Cette étape est très importante dans sa partie fiabilité, car l'estimation du potentiel de trafic représente la charpente de l'étude.

2- L'étude de l'Opportunité

Cette étape relève de la Direction Etudes et Programmes/ Sous Direction Recherche et Développement.

L'analyse de toutes les données collectées va permettre l'élaboration des prévisions relatives à l'activité passage et fret, selon plusieurs schémas de lignes.

Au plan de la faisabilité, les structures concernées (Direction des Opérations Aériennes et Direction Technique) sont questionnées quant à la faisabilité opérationnelle et Technique relative au type d'appareil à utiliser et au mode d'exploitation préconisé (direct ou avec escale).

A ce niveau d'analyse, l'impact du trafic aérien estimé de la nouvelle desserte sur les autres lignes déjà exploitées est pris en considération

Enfin, le trafic estimé est réparti en trafic direct, de point à point, et en trafic d'apport des 5^{ème} Libertés si elles existent.

3- -Evaluation Economique

Cette étape relève de la Direction Etudes et Programmes/ Sous Direction Recherche et Développement.

A ce stade, l'évaluation économique, correspond au processus de calcul par poste de charge des coûts directs et indirects d'exploitation d'une part, et d'autre part, au calcul des recettes escomptées d'une telle ouverture. Faisant suite à ces calculs, l'évaluation permet de déterminer la marge brute et marge nette d'exploitation de la ligne en question, et d'en tirer la conclusion sur sa rentabilité.

Il est à noter que la décision d'ouverture est conditionnée par cette évaluation économique.

La dernière étape de cette étude consiste, après analyse, à établir, des recommandations quant au modèle d'exploitation de la ligne, d'une part, et à la politique commerciale, d'autre part.

A- Modèle d'Exploitation

- Sélection du schéma de ligne la plus rentable
- Choix du schéma d'exploitation adéquat
- Date d'ouverture de la ligne.

B- Politique Commerciale

- Propositions en matière de tarifs (dont tarifs préférentiels).
- Action commerciale (promotion – publicité).
- Politique des ventes
- Accords aériens et commerciaux.

4- Proposition de Programme d'Exploitation

Cette étape relève de la Direction Etudes et Programmes/ Sous Direction Recherche et Développement.

Une fois que les flux de trafic sont déterminés et que l'analyse quantitative et qualitative justifie l'ouverture de la ligne, un programme d'exploitation est alors élaboré définissant ainsi :

A- Fréquencemètre : Consiste en la répartition du trafic annuel estimé en trafic hebdomadaire, un sens, précisant le nombre de fréquences nécessaires selon chaque type d'appareil.

B- Production Kilométrique : Cette donnée permet de mesurer la production en termes de SKO, de PKT et par conséquent le coefficient de remplissage prévisionnel.

C- Analyse économique : C'est le processus de calcul, par poste de charge, des coûts directs et indirects d'exploitation. Elle permet de déterminer la marge brute d'exploitation sur la ligne concernée et d'en tirer la conclusion sur le plan rentabilité. Elle conditionne la décision d'ouverture de la ligne.

D- Trafic d'équilibre: Il s'agit de définir à partir du cout au SKO et de la recette au PKT, un seuil de rentabilité permettant d'établir un trafic d'équilibre sur chaque relation de la ligne considérée.

5- Soumission du Programme avec évaluation économique à la Direction Générale

Cette étape relève de la Direction Commerciale / Direction Etudes et Programmes

Le programme de la ligne, résultant de l'étude d'opportunité et technico-économique, est alors soumis pour discussion à la Direction Générale.

6- Décision De Validation

Cette étape relève de la Direction Commerciale / Direction Etudes et Programmes

La décision d'ouverture est prise par la Direction Générale et la validation de l'étude d'opportunité intervient après sa présentation en Conseil de Direction de l'Entreprise, par la Direction Commerciale (CDE, CDC).

7- Ouverture de Ligne

La Sous-direction Programmes /Direction Etudes et Programmes procède à la concrétisation des accords (DACM, PN etc...) et à l'ouverture de la ligne selon la procédure en vigueur.

SECTION II : APPLICATION DE LA PROCEDURE AU CAS PRATIQUE D'OUVERTURE DE LA LIGNE ALGER / NEW YORK / ALGER

L'élaboration de l'étude d'opportunité d'ouverture d'une liaison aérienne entre l'Algérie et les USA, plus précisément la ligne ALGER – NEW YORK - ALGER a été initiée par Air Algérie dans le cadre des perspectives de développement de son réseau d'exploitation sur l'International et ce, pour une meilleure diversification des origines de ses ressources.

L'objectif visé par une telle ouverture est d'améliorer la rentabilité de son réseau de lignes « long courrier ».

En effet, Air Algérie s'est déjà engagée' dans une stratégie de pénétration de ce type de marchés (long courrier) telles que la mise en exploitation de la desserte de Montréal en juin 2007 et la desserte de Pékin en février 2009 .

Les raisons ayant motivés l'élaboration de cette étude restent principalement l'accroissement des échanges économiques entre l'Algérie et les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et l'importante communauté algérienne vivant aux Etats-Unis d'autre part.

Les autres raisons sont relatives aux :

- Souci d'une meilleure utilisation de la flotte gros porteur,
- Résultats encourageants de la ligne ALGER-MONTREAL-ALGER,
- et enfin, le souci de mieux se préparer pour faire face aux implications de l'accord « open Sky » sur le point d'être finalisé entre l'Algérie et les Etats-Unis.

Selon, la procédure décrite précédemment, l'on s'intéressera aux différents points suivants :

- Le cadre des relations Algéro-américaines, déjà traité ci-dessus.
- L'étude du marché potentiel.
- La segmentation du marché.
- La situation actuelle du trafic passagers entre l'Algérie et les Etats-Unis.

1- Etude du marché potentiel

Par marché potentiel, on entend la composition du marché existant susceptible d'être ciblé par la compagnie Air Algérie.

La nature de ce trafic passagers, son évolution, et le type de clientèle constitueront les éléments clés pour la détermination du trafic passagers prévisionnel.

A- La Communauté Algérienne

La communauté Algérienne installée aux USA, est variée dans sa composition, éparpillée dans sa localisation et de profils différents.

- **Le nombre et les composantes de la communauté**

La communauté algérienne aux Etats Unis d'Amérique remonte aux années 1970 et s'est constituée à partir de deux sources principales:

- Du développement des échanges des hydrocarbures.
- Des étudiants effectuant des formations supérieures aux USA.

Sur le plan de la quantification, nous avons relevé que les données de notre ambassade aux Etats-Unis se limitent aux inscrits seulement, et pour parer à ce problème, il a été tenu compte des données du département de la sécurité interne des USA reprises dans le tableau ci après :

ANNEES	VALEURS
Avant 1980	2 560 personnes
1990	4 962 personnes
2000	11 288 personnes
2010*	18 212 personnes

Source : Département de la sécurité interne des USA

* :statistique estimée de la communauté Algérienne aux USA

Selon le dernier recensement de la population américaine paru dans les bulletins du bureau de recensement américain, le nombre d'Algériens ayant la nationalité américaine en l'an 2000 était de 3430 personnes.

En 2007 ce nombre s'est élevé à 8184 Algéro-américain d'après les rapports de la homeland Security parus en 2008.

- **Localisation Géographique de la communauté** ³⁸

Les informations recueillies ont confirmé que la majorité de la communauté se trouve sur l'axe **New York, Boston, Chicago**, mais aussi, un nombre considérable d'algériens vivent au **Texas**, en **Floride** et en **Californie**.

Il est à noter que le transport aérien relatif aux lignes domestiques est très développé aux USA.

³⁸ Voir annexe 2, page 117

✓ Les liens de la communauté avec l'Algérie

La communauté entretient des liens sentimentaux très forts avec son pays d'origine. Cela se manifeste par des actions de solidarité et les nombreuses aides enregistrées.

Beaucoup de personnes hautement qualifiées émigrant à un âge avancé comptent retourner en Algérie pour y passer leur retraite dans le cas où « la situation en Algérie redeviendrait normale ».

Cette résolution est contraire à celle de leurs enfants qui sont plus portés vers la recherche d'une intégration définitive dans les pays, d'accueil de leurs parents, qui représentent pour eux, leur pays.

• Profils de la communauté

La répartition de la communauté algérienne aux USA selon les différents profils se présente comme suit :

Source des tableaux : Ambassade Algérienne aux USA (année d'observation 2009)

➤ Par catégorie socioprofessionnelle ³⁹

CATEGORIE	POURCENTAGE
Salariés	44 %
Cadres	17 %
Cycles universitaire	10 %
Lycéens	07 %
Sans emploi	14 %
Commerçants	03 %
Retraités	01 %
Sans données	05 %

³⁹ Voir annexe 2 page 117

Source : Département de la sécurité interne des USA

* :statistique estimée de la communauté Algérienne aux USA

➤ **Par sexe**

SEXE	POURCENTAGE
Masculin	63 %
Féminin	37 %

Source : Département de la sécurité interne des USA

* :statistique estimée de la communauté Algérienne aux USA

➤ **Par tranche d'Age**

AGES	POURCENTAGE
0 – 20 ans	13 %
21– 30 ans	10 %
31 – 40 ans	34 %
41 – 50 ans	30 %
51– 60 ans	11 %
60 ans et plus	03 %

Source : Département de la sécurité interne des USA

* :statistiques estimées de la communauté Algérienne aux USA

Il est à souligner que l'Age moyen de la communauté est de 38 ans selon le dernier recensement des usa effectué en 2009.

B- Etat du flux de trafic passagers existant entre l'Algérie et les USA

- **le nombre des visiteurs temporaires**

La moyenne des visiteurs temporaires des deux côtés est estimée à 3107 au départ des Etats unis et de 3736 au départ de l'Algérie, soit un total de 6843 personnes.

Il est à signaler que les visites de notre communauté ainsi que les déplacements lors de l'immigration ne sont pas inclus.

Il y a lieu de souligner que le segment « hommes d'affaires » est très représentatif dans les différentes composantes des demandeurs de visas des deux côtés.

Par origine de trafic, la part en pourcentage des différents motifs de déplacements sont :

- **le profil des visiteurs temporaires**

- **Origine Algérie :**

PROFILS	POURCENTAGE
Affaires	33 %
Loisirs	39 %
Diplomates/Représentants d'organismes officiels	13 %
Etudiants	05 %
Travaux temporaires	05 %

Source : Ministère des Affaires Etrangères

➤ **Origine Amérique :**

PROFILS	POURCENTAGE
Affaires	35 %
Loisirs	15 %
Familiale	11 %
Travail/travail temporaire	25 %
Diplomates	05 %
Etudes	11 %

Source : Ministère des Affaires Etrangères

2- Analyse du trafic passagers actuel entre l'Algérie et les USA

La confrontation des données relatives au nombre de passagers réellement transportés par les différentes compagnies et les données relatives au nombre de visas délivrés par les deux ambassades en Algérie et aux Etats-Unis à fait ressortir un écart assez important qui ne peut être expliqué probablement que par un manque d'enregistrement de l'ensemble des voyageurs en offline au niveau de l'escale d'Alger.

Pour parer à cette lacune, les données du trafic offline pour l'estimation du potentiel ont été ignorées. Seul, le nombre de visas et les données de différentes administrations américaines ont été considérés.

Néanmoins, pour l'analyse du marché du trafic on offline, il a été tenu compte de ces statistiques. Cette analyse a porté sur :

- les destinations.
- les transporteurs.
- les périodes de voyage.

- **Par région et destination**⁴⁰

Ce trafic est concentré sur le côté Est des USA (New York, Boston, Chicago et Washington DC), le reste est réparti sur les autres Etats comme le Texas et la Californie.

La destination la plus prisée vers les USA reste l'aéroport JFK,

AXE AERIEN	POURCENTAGE
Algérie – New York	25 %
Algérie – Washington	20,18 %
Algérie – Chicago	15,32 %
Algérie – Boston	09 %
Algérie – Côte Ouest et autres	30 %

Source : statistiques trafic aérien en offline, Air Algérie/Direction Commerciale

⁴⁰ Voir annexe 2 page 118

- **Par compagnie de transport** ⁴¹

La majorité des passagers voyagent de bout en bout avec les compagnies étrangères présentes en Algérie, et d'autres préfèrent voyager en Mixte (Air Algérie + compagnie étrangères).

En tête de ces compagnies, se trouve la compagnie Allemande « Lufthansa » avec 37,38% de part de trafic. C'est la compagnie la plus empruntée vu l'importance du développement de son réseau en Amérique en comparaison à Air France. Cette dernière, a une part de trafic de l'ordre de 13%.

La part estimée pour la compagnie britannique « British Airways » est de 22%.

La compagnie espagnole « Iberia » arrive avec 6,59% du trafic passagers, laquelle n'a commencé à opérer ses vols en Algérie qu'en Janvier 2007 et a pu dépasser la compagnie marocaine « la Royal Air Maroc » avec ses 5,23%.

La part qui revient à notre compagnie (transport inter-compagnies, que ce soit en émission ou en transport) est estimée à 20% du total passagers.

- **Par période de voyages**

Le transport des passagers entre l'Algérie et les USA est de nature cyclique à l'image des réseaux France et Europe avec une période pointe entre juillet et septembre qui représente plus de 37% du trafic total de l'année.

⁴¹ Voir annexe page 119

3- Programmes des principales compagnies étrangères desservant New York

Ci-dessous des échantillons des programmes des compagnies étrangères installées en Algérie et desservant New York via leurs plateformes :

Il est évident, à travers cet échantillon de programmes que la concurrence sera très rude vu l'offre de fréquences très élevées surtout que la plus part de ces compagnies ont des vols quotidiens vers Alger.

Pour essayer de trouver un potentiel de marché, nous avons cherché dans les programmes des compagnies du moyen orient tel que Middle East, Syrian Air, Egypte Air ainsi que Tunis Air.

Le captage du trafic de ces pays pourrait être un levier de rentabilité mais à la seule condition de présenter un avantage comparatif par rapport aux offres des concurrents.

Programmes des compagnies étrangères desservant New York

Compagnies	PERIODE DU PROGRAMME		FREQUENCE			TEMPS DE VOL	TUPE D'AVION	AEROPORT	
	Du	Au	Nbre jour / semaine	Nbre de vol / jour	Nbre de vol / semaine			Arrivée	Départ
Air France	17/11/2008	10/02/2009	7j / 7	4 Vols	28	08:40	763	New York - JFK	Paris
	11/02/2009	28/03/2009	7j / 7	5 Vols	35				
British Airways	09/01/2009	06/02/2009	7j / 7	6 Vols	42	07:45	744 / 777	New York - JFK	Londre - Hithrow
Lufthansa	01/01/2009	06/02/2009	6j / 7	1 Vols	6	08:50	333/ 343/ 346/ 777	New York - JFK	Frankfour
Iberia	06/01/2009	09/02/2009	4j / 7	2 Vols	8	08:30	340	New York - JFK	Madrid
			3j / 7	1 Vols	3				
Royal Air Maroc	26/10/2008	13/12/2008	6j / 7	1 Vols	6	07:25	767	New York - JFK	Casa Blanca
	28/12/2008	07/03/2009							
	16/03/2009	28/03/2009							
	15/12/2008	27/12/2008	5j / 7	1 Vols	5				
08/03/2009	15/03/2009								
Royale Jordanienne	09/01/2009	06/02/2009	4j / 7	1 Vols	4	12:30	342	New York - JFK	Amman
Egyptaire	26/10/2008	26/06/2009	7j / 7	1 Vols	7		777	New York - JFK	Caire
Middle East			Néant						
Syrian Air									
Tunisair									

Source : « Programme des compagnies étrangères » Air Algérie/Direction Commerciale

Conclusion

L'opportunité d'ouverture de la ligne Alger- New York- Alger reste sous tendue par l'évaluation du potentiel de trafic passagers existant principalement aux USA.

Cette évaluation de la demande, confrontée au tarif à appliquer, nous permettra de déterminer les recettes escomptées.

Les charges ou coûts d'exploitation, rapportés aux produits issus de l'exploitation éventuelle de la ligne va nous permettre de statuer sur la rentabilité de cette ligne.

CHAPITRE II

EVALUATION ECONOMIQUE

La notion de rentabilité demeure l'argument essentiel pour tout projet. C'est en fonction des marges prévisionnelles qui seront éventuellement dégagées par l'exploitation de toute nouvelle ligne aérienne, que l'ouverture est préconisée.

A travers ce dernier chapitre, il sera présenté le mode d'évaluation de la rentabilité d'une ligne aérienne, ainsi que les indicateurs de performances pris en compte, au sein de la compagnie Air Algérie.

C'est à partir de ces paramètres que sera établi un diagnostic sur l'opportunité d'ouverture éventuelle de la liaison aérienne ALGER-NEW-YORK-ALGER.

SECTION I : DEFINITION ET METHODE DE CALCUL DE LA RENTABILITE D'UNE LIGNE AERIENNE

Dans le domaine du transport aérien, la rentabilité à une notion très vaste, et ne peut se limiter au seul aspect financier.

En effet, pour toute option, intervient, le choix entre le présent et l'avenir, le social et l'économique, le risque ou la sécurité.

L'étude de rentabilité d'une ligne aérienne, repose principalement sur l'état du marché intérieur et du marché extérieur. Ceux-ci définissent le volume du trafic commercialisable.⁴²

Par ailleurs, les coûts et les services à attendre de cette ligne de transport, sont mesurés par les charges d'une part et les recettes d'autre part, qui sont occasionnées par l'exploitation de celle ci.

L'on se limitera dans le présent travail, à la méthode utilisée par Air Algérie pour déterminer la rentabilité économique d'un projet d'ouverture d'une nouvelle ligne aérienne reliant deux Etats.

Cette rentabilité se définit comme étant le rapport entre un revenu obtenu ou prévu et les ressources employées pour son obtention.

Autrement dit, un projet d'investissement est considéré comme rentable dans la mesure où les recettes générées éventuellement sont supérieures aux frais financiers de sa mise en œuvre.

Dans notre cas, nous définirons la rentabilité d'une ligne aérienne comme étant la différence entre les différentes recettes engendrées par cette ligne, et le total des coûts liés à son exploitation.

$$\text{RESULTAT D'EXPLOITATION} = \sum \text{RECETTES} - \sum \text{COUTS}$$

Si $\sum \text{recettes} > \sum \text{couts}$ ligne rentable

Si $\sum \text{recettes} < \sum \text{couts}$ ligne déficitaire

Si $\sum \text{recettes} = \sum \text{couts}$ résultat nul (seuil de rentabilité)

⁴² Bourrières Paul : L'économie des transports dans les programmes de développement PUF, paris 1964 ,p188

1- Recettes d'exploitation

Les recettes générées par l'exploitation d'une ligne concernent les rubriques suivantes :

- Recettes au transport passagers.
- Recettes au transport BCB
- Recettes au transport Fret. .
- Recettes au transport poste.
- Recettes ventes à bord.

2- Coûts d'exploitation ⁴³

La structure des coûts d'exploitation sur laquelle repose le calcul du résultat d'exploitation pour Air Algérie se présente comme suit :

A- Les charges variables liées au transport aérien

- **Charges variables liées au vol** : elles se composent des postes de coûts suivants :
 - Carburant : Le prix du carburant dépend de la zone géographique. Ce poste de coût varie en fonction de la consommation à l'heure de vol par type d'avions.
 - Entretien des avions : Son coût est composé du coût matière, sous traitance, main d'œuvre et frais de gestion.

⁴³ Voir annexe 4, page 126

➤ La taxe d'atterrissage / stationnement : Il s'agit de l'utilisation des installations telles que la piste (landing + parking) .Elle est calculée en Algérie et à l'étranger, et est liée au poids de l'avion et du nombre d'atterrissage et stationnement.

➤ La taxe de survol : taxe sur l'espace aérien et aide à la navigation. Elle est déterminée par l'entreprise nationale de navigation aérienne (ENNA), au niveau de la tour de contrôle. Elle est fonction de la distance parcourue et de la taille de l'appareil.

➤ Assistance ou coût de touchée : Il s'agit de la mise en place des passerelles, du nettoyage avions, de l'entretien en lignes, mise en place d'escabeaux.

➤ Personnel navigant (PN) et personnel navigant technique (PNT):

Le coût du PNT se compose de la masse salariale et est calculé par rapport aux heures de vol, au coût moyen à l'heure de vol par type d'appareil.

Nous retiendrons que le coût unitaire d'un PNT se compose d'un coût fixe (salaire brut fixe + minimum garanti + charges patronales), et d'un coût à l'heure de vol entre des seuils mensuels minima et maxima.

➤ Personnel Navigant Commercial (PNC):

L'utilisation des PNC est liée au nombre d'heure de vol maximum. Il faut ajouter au coût salarial les coûts d'hébergement et de formation, et tenir compte du nombre de PNC par catégorie d'avion indépendamment du remplissage de l'avion.

- **Charges variables liées au trafic** : elles comportent :

- **Hôtellerie** : Prestations de service à bord de l'avion, la distribution des repas, la vente des produits à bord.

- **Frais d'escale** : Ce sont tous les frais qui sont liés à au traitement d'un avion à l'escale dans une aérogare.

- **Redevance passager** : La redevance « passager » est une taxe forfaitaire versée aux aéroports pour chaque passager transporté.

- **Assurance** : ARC Responsabilité Assurance Civile, elle consiste en l'assurance des passagers.

- **Charges liées à la Vente** : elles comportent :

- **Les frais liés à la distribution** : Ce sont les frais liés à la distribution engendrée par les agences qui sont chargées d'assurer la vente des billets.

- **La TAP** : c'est une Taxe aéroportuaire sur l'activité Professionnelle.

B- Les Charges Fixes liées au transport aérien

Elles représentent généralement les coûts fixes avions liés aux amortissements et assurance des avions.

C- Les charges directes

Ce sont les charges qui rentrent directement dans l'exploitation de la ligne. Elles sont égales à la somme des charges variables et des charges fixes.

$$\text{Charges directes} = \sum \text{Charges variables} + \sum \text{Charges fixes}$$

D- Les charges indirectes

Ce sont les charges qui ne rentrent pas directement dans l'exploitation de la ligne, exemple : les salaires des employés des différentes directions. Les charges indirectes sont estimées à 7% du total des coûts directs.

E - Le seuil de rentabilité et le point mort

Ces deux indicateurs de gestion, seuil de rentabilité et point mort sont deux facettes d'un même concept.

➤ **Le Seuil de Rentabilité** : représente le niveau d'activité souvent exprimé en chiffre d'affaires pour lequel le résultat est nul et l'entreprise ne fait ni perte ni bénéfice. Autrement dit c'est le niveau d'activité à partir duquel, l'entreprise est rentable, la totalité des coûts étant couvertes par la totalité des produits.

Le seuil de rentabilité permet de calculer à priori le minimum d'activité qu'il faudrait atteindre pour couvrir l'ensemble des charges, ou d'appréhender les risques de l'entreprise lorsque les réalisations sont trop proches du seuil de rentabilité.

➤ **Le point mort** : C'est le moment auquel on atteint le seuil de rentabilité. L'entreprise commence à réaliser des bénéfices quand elle dépasse ce point.

F - Le Direct Costing

Pour le calcul du résultat d'exploitation, la compagnie Air Algérie, a opté pour la méthode du Direct Costing évolué. Celle-ci consiste à écarter complètement les charges fixes du calcul des coûts de façon à éliminer les perturbations nées des variations d'activités, les seuls coûts retenus sont les charges variables.

Le Direct Costing évolué distingue les charges fixes directes et les charges fixes indirectes. Les premières sont imputées au coût des produits et seules les secondes restent globalisées. Si les charges variables indirectes sont négligeables, le Direct Costing revient à la méthode du coût direct.

Contribution directe = marge sur coût variable – frais fixes

Résultat global = \sum contributions - frais fixes indirects

G - Les Indicateurs de Performances

- **La RUM** : C'est la Recette Unitaire Moyenne, elle est calculée comme suit :

$$\text{RUM} = \text{Recettes} / \text{trafic pax}$$

- **Trafic d'équilibre (TEq)** : Il représente le nombre de passagers, qui réalise un résultat nul.

$$\text{TEq1} = \text{coût variable} / \text{RUM}$$

$$\text{TEq2} = \text{coût direct} / \text{RUM}$$

$$\text{TEq3} = \text{coût total} / \text{RUM}$$

- **Le Coefficient de Remplissage d'Equilibre (CReq)** :

Il représente le coefficient de remplissage, qui réalise un résultat nul (seuil de rentabilité) :

$$\text{CRq1} = \text{TEq1} / \text{Offre}$$

$$\text{CRq2} = \text{TEq2} / \text{Offre}$$

$$\text{CRq3} = \text{TEq3} / \text{Offre}$$

4- Le Taux de Couverture des Coûts

Le calcul des ratios relatifs au taux de couverture des coûts nous renseigne dans quelle proportion les recettes couvrent les différentes catégories de coûts.

Les ratios peuvent être calculés comme suit :

$$\text{TC1} = \text{recettes totales} / \text{coût variable}$$

$$\text{TC2} = \text{recettes totales} / \text{coût direct}$$

$$\text{TC3} = \text{recettes totales} / \text{coût total}$$

Section II: L'ANALYSE DE L'EXPLOITATION DE LA LIGNE ALGER – NEW-YORK- ALGER

Analyser l'exploitation de la ligne Alger – New York – Alger, revient au calcul de sa rentabilité prévisionnelle en dressant un compte d'exploitation de la ligne.

Pour ce faire, les hypothèses de base considérées sont les suivantes :

- La demande cible serait l'ensemble des régions à l'arrivée ou au départ des USA pas seulement la région EST, et ce, en raison de développement du réseau domestique américain.
- vu le caractère saisonnier du marché, il a été considéré, une période de pointe et une période annuelle, d'où le calcul de marges prévisionnelles pour la période pointe, et de la période annuelle.
- et enfin nous avons pris l'hypothèse de mettre en place au moins deux fréquences hebdomadaires en Airbus A330.

Le premier indicateur à déterminer reste le potentiel du marché, en d'autres termes, l'estimation du trafic passagers prévisionnel.

1- Evaluation de la demande de trafic passagers

Le réservoir du trafic passagers servant de base à la détermination du potentiel de trafic qui a été considéré dans l'évaluation de la demande est le suivant :

- Le nombre moyen de visas délivrés aussi bien par l'Ambassade Américaine en Algérie que par l'Ambassade Algérienne aux USA.

Soit, une moyenne de 4517 visas délivrés par notre Ambassade aux USA et 4521 visas délivrés par l'Ambassade des USA en Algérie, et ce, sur les cinq dernières années.

- Le nombre des ressortissants Algériens installés aux USA (référence Département de la sécurité interne des USA) est estimé à 18 212 en 2010, sur la base d'un taux d'accroissement observé pour une décennie.

A ce chiffre (18 212 personnes recensées), s'ajoute, le nombre de visas délivrés, soit 9 038 visas.

Au global, le potentiel de trafic passagers annuel estimé s'élèverait à 27 250 (soit 18212 + 9038) passagers à transporter, dont 10 082 passagers prévus en période de pointe Eté.

L'hypothèse d'une part de marché de 60 % est retenue pour évaluer la rotation de la ligne (Alger – New York – Alger).

Autrement dit, l'on suppose qu'Air Algérie, drainera sur ses vols 60 % du potentiel du marché, soit 16 350 passagers dont 6050 en période de pointe.

Sur la base de cette évaluation du trafic annuel, on déduit, le trafic hebdomadaire annuel estimé à 314 passagers, et en période de pointe à 465 passagers.

Partant de l'hypothèse de deux fréquences par semaine, le trafic pour une fréquence serait de 157 passagers pour l'année et 232 passagers en Eté.

2 - Evaluation des Recettes

A – Recettes au transport Passagers

Les recettes au transport passagers sont calculées sur la base du trafic passagers et de la recette unitaire moyenne (RUM).

Celle-ci, est obtenue à partir du tarif auquel on déduit un taux d'érosion représentant l'ensemble des réductions consenties sur la ligne.

Pour estimer les recettes passagers, nous avons considéré un tarif moyen déterminé à partir des tarifs pratiqués par les compagnies étrangères opérant en Algérie et qui desservent la ligne de New York via leurs escales respectives, soit 91 444 DZD.

A partir de ce tarif et après déduction de l'érosion tarifaire, la recette unitaire moyenne obtenue est de 50 000 DZD

A titre indicatif, les tarifs, pratiqués (en hors taxes) par les différentes compagnies aériennes au départ d'Algérie à destination de New York, via leurs escales respectives sont :

AIR FRANCE	:	846 € ≈ 84 457 DZD
LUFTHANSA	:	1132 € ≈ 113 008 DZD
BRITISH AIRWAYS	:	819 € ≈ 81 761 DZD
IBERIA	:	867 € ≈ 86 553 DZD

Taux de change utilisé: 1 € = 99,83 DZD (mois d'octobre 2011)

L'estimation du trafic passagers et des recettes correspondantes sont repris dans le tableau ci après :

Trafic passagers hebdomadaires et recettes au transport

Ligne	Trafic pax hebdo 2 fréq / hebdo	RUM en DZD	Recettes au TRP en DZD
ALG/NYC/ALG			
Annuel	314 PAX	50 000	15 700 000 DZD
Pointe Eté	465 PAX	50 000	23 250 000 DZD

Ligne	Trafic pax hebdo 1 fréq / hebdo	RUM en DZD	Recettes au TRP en DZD
ALG/NYC/ALG			
Annuel	157 PAX	50 000	7 850 000 DZD
Pointe Eté	232 PAX	50 000	11 600 000 DZD

B – Recettes Fret et BCB

Aux recettes passagers qui constituent l'objectif principal pour l'exploitation d'une ligne, s'ajoutent les recettes issues des activités Fret et Bagages (BCB), considérées comme recettes d'appoints et que l'on a estimé, sur la base des résultats enregistrés pour la ligne de Montréal.

Les recettes Fret et BCB représentent respectivement 4 % et 2 % des recettes passagers.

	FRET	BCB
Annuel		
2 fréquences/hebdo	628 000 DZD	314 000 DZD
1 fréquence /hebdo	314 000 DZD	157 000 DZD
Pointe Eté		
2 fréquences/hebdo	930 000 DZD	465 000 DZD
1 fréquence/hebdo	465 000 DZD	232 500 DZD

3 - Evaluation des coûts d'exploitation ⁴⁴

Les coûts d'exploitation de la ligne Alger – New York – Alger ont été estimés sur la base des éléments de calcul communiqués par la Direction Financière, Sous Direction de la comptabilité analytique et se présentent comme suit pour une rotation en Airbus 330 :

	2 fréquences/hebdo	1 fréquence/hebdo
Coût Direct	26 871 700 DZD	13 435 850 DZD
Coût total	28 752 719 DZD	14 376 359 DZD

Le tableau des coûts d'exploitation détaillés donné en annexe.

⁴⁴ Voir annexe 3, page 124

4- Le compte d'exploitation de la ligne ALGER / NEW YORK / ALGER

Le compte d'exploitation est dressé pour une rotation Aller /Retour qui nous permettra de déterminer les marges prévisionnelles selon la nature d'exploitation de cette ligne :

- **Saisonnère** correspondant à la période de pointe, ou la ligne est desservie les 3 mois de l'Eté, juillet, août et septembre. Le trafic passagers est plus important durant cette période de l'année. Il représente en termes de part 37 % du trafic annuel observé.
- **Régulière** ou la ligne est desservie pendant toute l'année.

Au niveau du tableau d'exploitation, les indicateurs de performances ci après sont calculés par rapport :

- Trafic d'équilibre 1 : calculé par rapport au cout variable
- Trafic d'équilibre 2 : calculé par rapport au cout direct
- Trafic d'équilibre 3: calculé par rapport au cout total
- CR % d'équilibre 1 : calculé par rapport au cout variable
- CR % d'équilibre 2 : calculé par rapport au cout direct
- CR % d'équilibre 3 : calculé par rapport au cout total
- Taux de couverture 1 : calculé par rapport au cout variable
- Taux de couverture 2 : calculé par rapport au cout direct
- Taux de couverture 3 : calculé par rapport au cout total

Tableau : Compte d'exploitation pour une rotation en A 330**Période annuelle****EN DZD**

INDICATEURS	ALGER-NEW YORK - ALGER
OFFRE	526
TRAFIC PASSAGERS	157
COEFFICIENT DE REMPLISSAGE EN %	30
RECETTE UNITAIRE MOYENNE PASSAGERS	50 000
RECETTES PASSAGERS	7 850 000
RECETTES FRET	314 000
RECETTES BCB	157 000
RECETTES TOTALES	8 321 000
COUT VARIABLE	10 178 096
MARGE / COUT VARIABLE	-1 857 096
COUT DIRECT	13 435 850
MARGE BRUTE (% AU COUT DIRECT)	-5 114 850
COUT TOTAL	14 376 359
MARGE NETTE (% AU COUT TOTAL) RESULTAT D'EXPLOIT.	-6 055 359
TRAFIC D'EQUILIBRE 1	203
TRAFIC D'EQUILIBRE 2	268
TRAFIC D'EQUILIBRE 3	287
CR % D'EQUILIBRE 1	38
CR % D'EQUILIBRE 2	51
CR % D'EQUILIBRE 3	54
TAUX DE COUVERTURE 1	82
TAUX DE COUVERTURE 2	62
TAUX DE COUVERTURE 3	58

Source : Air Algérie / Division Commerciale / Direction Etudes et Programmes/S/Direction Recherche et Développement

5 - Commentaires des résultats d'exploitation

La lecture du tableau d'exploitation fait ressortir des marges d'exploitation prévisionnelles négatives qu'elles soient calculées par rapport au coût variable (-1 857 096 DZD) , au coût direct (-5 114 850 DZD) ou par rapport au coût total (- 6 055 359 DZD), et ce pour une rotation (vol aller/retour).

Ainsi, le déficit hebdomadaire pour 2 fréquences /hebdo serait de l'ordre de **12 110 718 DZD**, pour une hypothèse de part de marché de 60 %.
Le déficit annuel est alors estimé à **629 757 336 DZD**.

Les coefficients d'équilibre obtenus sont respectivement de 38% par rapport au coût variable, 51 % par rapport au coût direct et 58 % par rapport au coût total, alors que le coefficient de remplissage prévisionnel est de 30 %.

Notons que pour atteindre l'équilibre, le trafic d'équilibre exigé varie entre 268 et 287 passagers contre 157 passagers estimé pour une fréquence /hebdo.

La faiblesse du niveau de ce trafic prévu, explique que le trafic d'équilibre ne soit pas atteint.

En définitive, ni le trafic d'équilibre, ni le coefficient d'équilibre n'ont été dépassés, ce qui explique les résultats négatifs dégagés par l'éventuelle exploitation de cette ligne.

Par ailleurs, au plan de la couverture des coûts, les taux observés ne couvrent ni le coût variable, ni le coût direct, ni le coût total. Ils sont de l'ordre respectivement de 82%, 62%, et 58%.

Aussi pour assurer au moins la couverture des coûts directs d'exploitation, le tarif à appliquer doit être calculé de manière à assurer cette couverture.

Si l'exploitation régulière de cette ligne prévoit ces résultats, qu'en est-il du scénario d'une exploitation saisonnière.

Tableau : Compte d'exploitation pour une rotation en A 330
En période de pointe

INDICATEURS	EN DZD
	ALGER-NEW YORK- ALGER
OFFRE	526
TRAFIC PASSAGERS	232
COEFFICIENT DE REMPLISSAGE EN %	44
RECETTE UNITAIRE MOYENNE PASSAGERS	50 000
RECETTES PASSAGERS	11 600 000
RECETTES FRET	464 000
RECETTES BCB	232 000
RECETTES TOTALES	12 296 000
COUT VARIABLE	10 429 435
MARGE / COUT VARIABLE	+1 866 565
COUT DIRECT	13 687 100
MARGE BRUTE (% AU COUT DIRECT)	-1 391 100
COUT TOTAL	14 645 197
MARGE NETTE (% AU COUT TOTAL) RESULTAT D'EXPLOIT.	-2 349 197
TRAFIC D'EQUILIBRE 1	208
TRAFIC D'EQUILIBRE 2	274
TRAFIC D'EQUILIBRE 3	293
CR % D'EQUILIBRE 1	39
CR % D'EQUILIBRE 2	52
CR % D'EQUILIBRE 3	56
TAUX DE COUVERTURE 1	118
TAUX DE COUVERTURE 2	90
TAUX DE COUVERTURE 3	84

Source : Air Algérie / Division Commerciale /Direction Etudes et Programmes/S/Direction Recherche et Développement

L'hypothèse qu'Air Algérie s'accapare d'une part de marché de 60 % , scénario moyen , considéré comme ni optimiste ni pessimiste , s'est révélé en cas d'exploitation saisonnière de la desserte de New York , positif, puisque la marge sur coût variable dégagée est de **+1 866 565 DZD** , pour une rotation hebdomadaire et un coefficient de remplissage prévisionnel de 44 % ,rapporté au coefficient de remplissage d'équilibre de 39 % .

Le trafic assurant l'équilibre est de 208 passagers, alors que le trafic est estimé à 232 passagers.

La couverture du coût variable a dépassé les 100 %, soit 118 %, mais les coûts directs et totaux ne sont pas totalement couverts.

Par contre, les marges brutes (par rapport au coût direct) et nettes (par rapport au coût total) dégagées sont négatives aboutissant à un déficit hebdomadaire pour 2 fréquences /hebdo de l'ordre de 4 698 394 DZD

Sur toute la période de pointe, le déficit d'exploitation est estimé à 61 079 122 DZD.

6 - Conclusion et recommandations

De cette analyse, ressort que quelque soit le mode d'exploitation de la ligne Alger – New York - Alger, les résultats des marges prévisionnelles sont négatifs et compte tenu des conditions actuelles du marché l'éventuelle exploitation de cette desserte serait commercialement déficitaire.

Néanmoins, Il faut souligner que l'exploitation de cette ligne en période de pointe reste moins pénalisante pour Air Algérie que si elle opère régulièrement toute l'année.

Si la rentabilité de cette desserte n'est pas assurée, quelles seraient les facteurs à l'origine de cette situation ? Et sur quels paramètres Air Algérie peut-elle agir pour renverser la tendance des résultats ?

Le marché Américain est difficile à pénétrer, du fait de l'existence d'une concurrence très agressive et par conséquent, le marché reste l'apanage des grandes compagnies aériennes telles que la compagnie Allemande (Lufthansa), la British Airways, Air France ...etc.

Les fréquences de vol prévues par Air Algérie sont de deux fréquences hebdomadaires alors que les concurrents proposent jusqu'à 6 vols par jour (soit 42 vols /heβδο), ce qui offre aux clients un large éventail de choix, aux horaires et tarifs variés, en plus d'une qualité de service irréprochable pour la majorité des compagnies opérant sur la ligne en question.

Tout ces atouts, convergent vers la satisfaction des besoins de la clientèle Affaires représentant 35 % du potentiel de marché et est en tête de la structure clientèle.

Face à cette situation, il devient difficile pour Air Algérie d'entrer en compétition avec ses leaders du transport aérien, sur un double plan : matériel et financier.

Toutefois, et afin de parer à cette situation, nous pouvons recommander à la compagnie, Air Algérie dans une optique prospective d'étudier la possibilité d'un « code share » avec une compagnie des pays voisins tels que le Maroc ou la Tunisie.

Il s'agit d'une forme de coopération ou accord entre compagnies aériennes régulières qui permet à un transporteur de commercialiser sous son code (dispose des droits de vendre des places sur ce vol) le vol opéré par un autre transporteur. La compagnie bénéficie ainsi de la possibilité d'offrir des destinations qui ne font pas partie de son réseau de vol.

CONCLUSION GENERALE

CONCLUSION GENERALE

A l'issue de notre étude sur l'opportunité d'ouverture d'une liaison aérienne reliant l'Algérie aux USA, et compte tenu des résultats déficitaires pour non rentabilité d'exploitation d'une telle ligne, nous pouvons conclure qu'au stade actuel du marché, une éventuelle ouverture est déconseillée.

Aux hypothèses émises en introduction de ce travail, nous avons pu constater pour la première hypothèse que malgré l'importance des relations entre les deux pays, l'ouverture de cette ligne est loin d'être rentable.

La seconde relative au potentiel de trafic existant, ne justifie nullement l'exploitation de cette ligne.

La réponse à la question sur la nature des raisons ayant motivé ce projet, l'objectif de notre travail étant l'étude de rentabilité éventuelle de ce projet, il ressort que sur :

- Un plan purement économique, l'étude a montré sur la base des indicateurs de performances prévus, que la viabilité de la ligne Alger – New York – Alger sera fort compromise du fait des résultats déficitaires dégagés et de la forte concurrence existante sur le marché.
- Un plan politique, l'atteinte de l'objectif de renforcement des relations économiques ou diplomatiques, passe nécessairement par un support de l'Etat sous forme de subventions par exemple.

Les USA, qui s'affirment comme étant l'une des puissances économiques dans le monde, demeurent un partenaire incontournable pour l'Algérie, laquelle entretient de bonnes relations avec cet Etat, progressant d'année en année, ce qui créera indéniablement un courant de trafic de personnes et de marchandises dans les deux sens.

Dans ce contexte, et pour Air Algérie, la mise en place d'une liaison aérienne avec une puissance comme les USA, ne peut lui être que bénéfique à moyen terme. Elle devra ainsi :

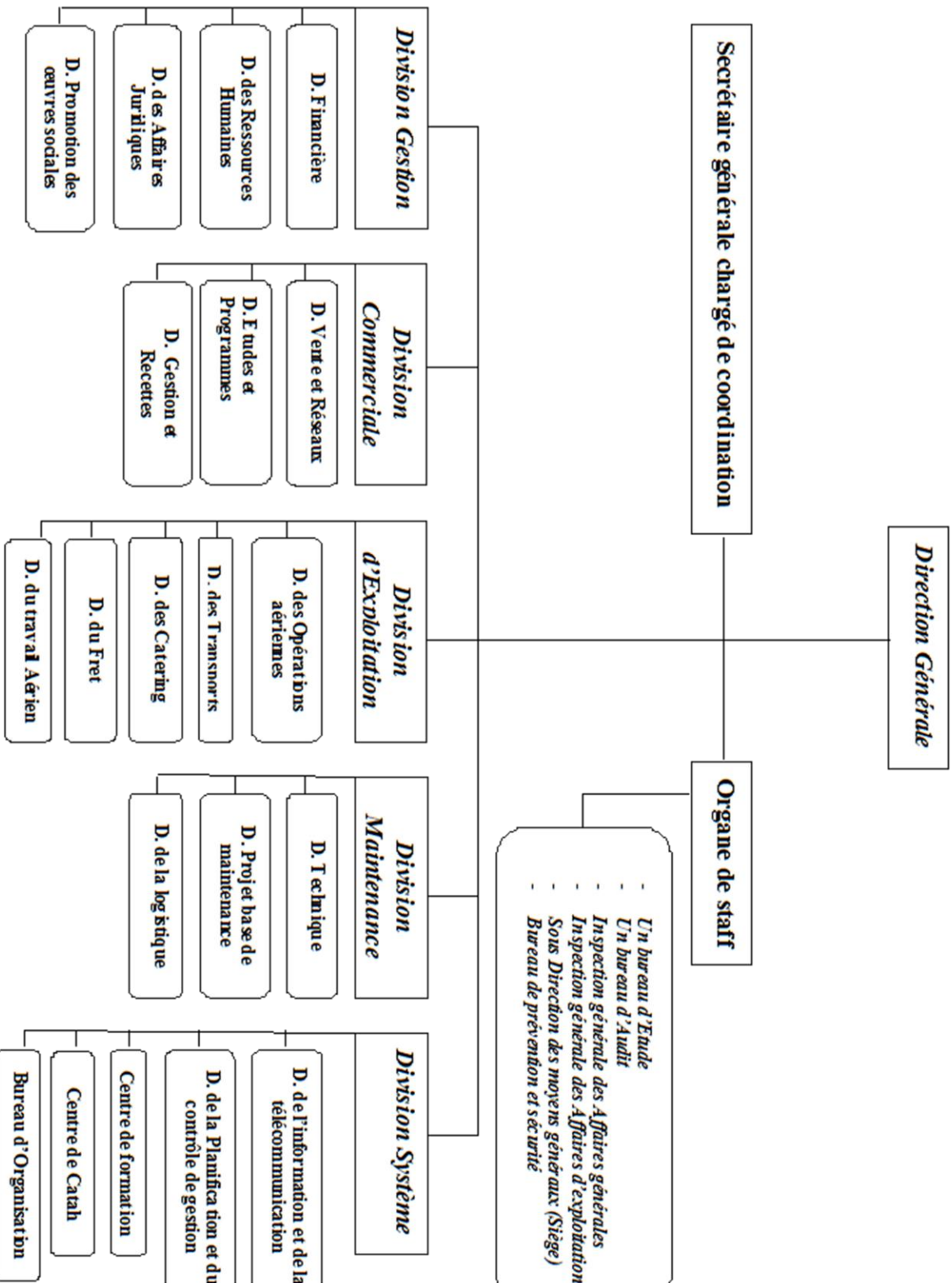
- Capturer le trafic offline des pays limitrophes.
- Mettre en place une stratégie commerciale basée sur le démarchage et l'approche clients pour drainer la clientèle sur ses vols, surtout, la clientèle Affaires qui constitue la plus grande part du potentiel de trafic.
- Améliorer sa qualité de service qui à ce jour demeure très en deca des normes afin de fidéliser sa clientèle.
- Améliorer les conditions d'escales.

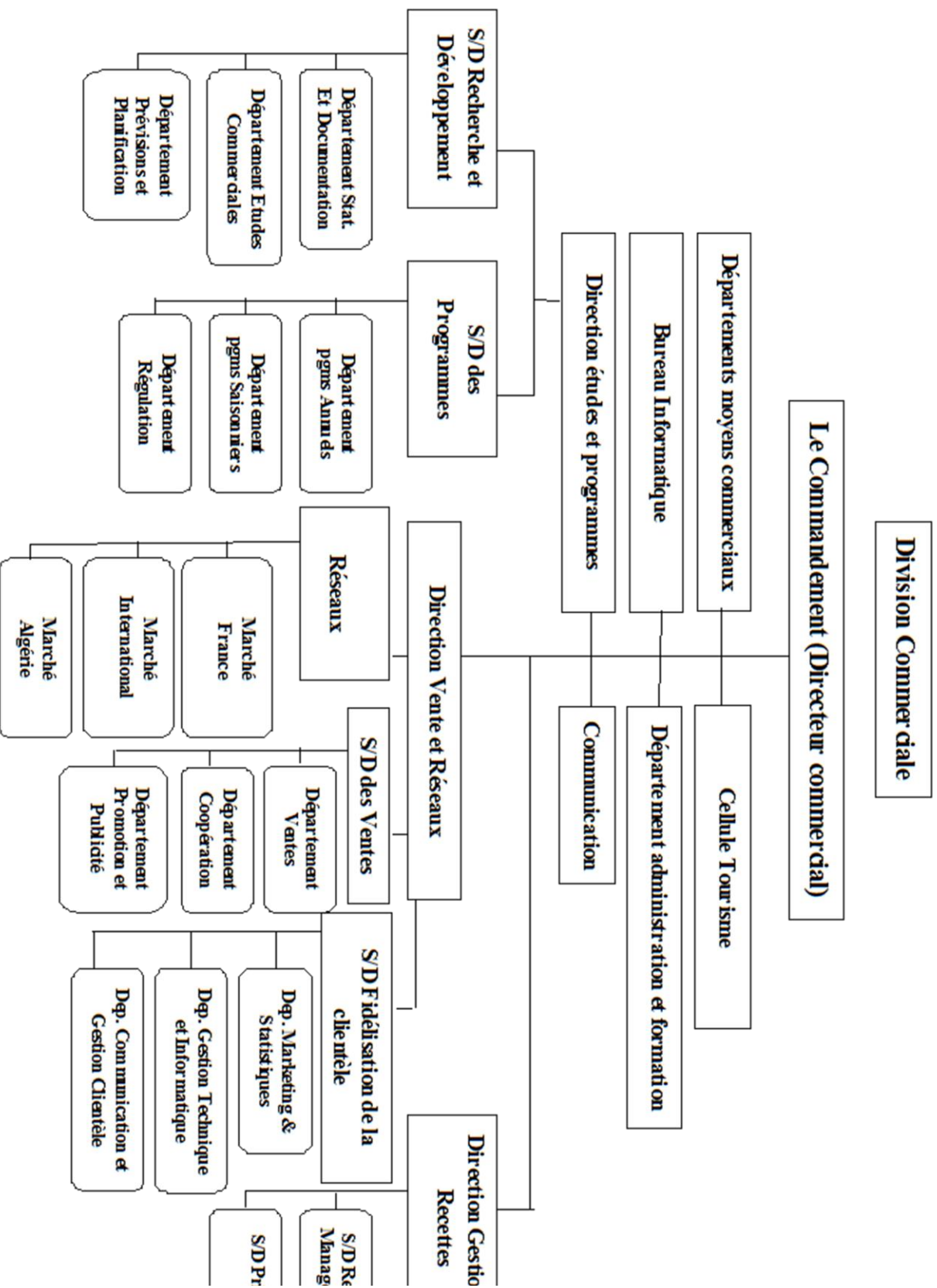
Dans la continuité de sa politique commerciale d'extension de son réseau international long courrier telles que les deux ouvertures de lignes, à savoir Montréal et Pékin, Air Algérie, devra étudier l'opportunité d'ouverture de la ligne Alger – New York – Alger et penser à faire face aux implications de l'accord « Open Sky » avec les Etats Unis.

Par ailleurs, les résultats encourageants de la desserte de Montréal conjugués aux soucis d'une meilleure utilisation de la flotte gros porteurs incitent à l'intégration de cette ligne dans les perspectives de développement de la compagnie.

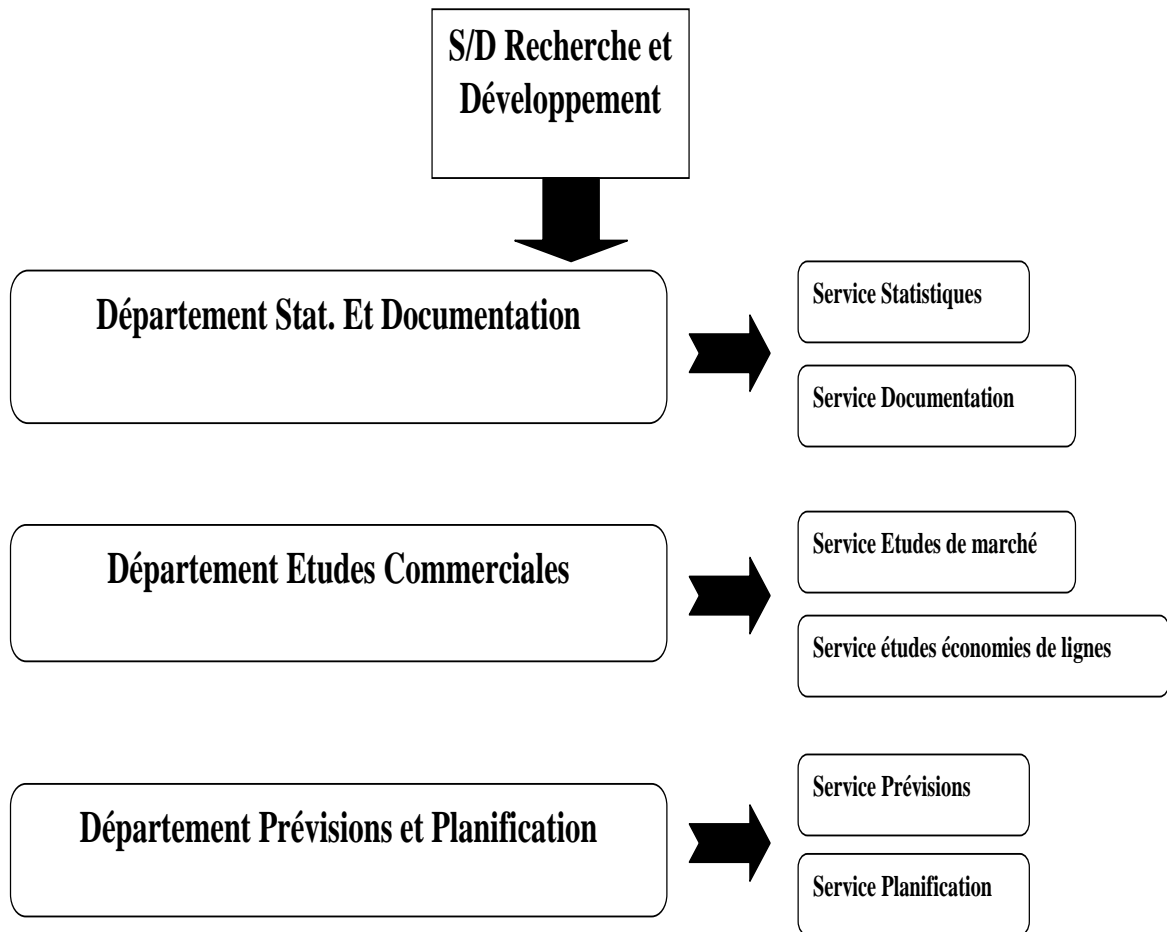
ANNEXE N° 1

- 1- Organigramme de l'entreprise AIR ALGERIE
- 2- Organigramme de la Division Commerciale
- 3- Organigramme de la Direction Etudes et Programmes





ORGANIGRAMME DE LA S/D Recherche et Développement



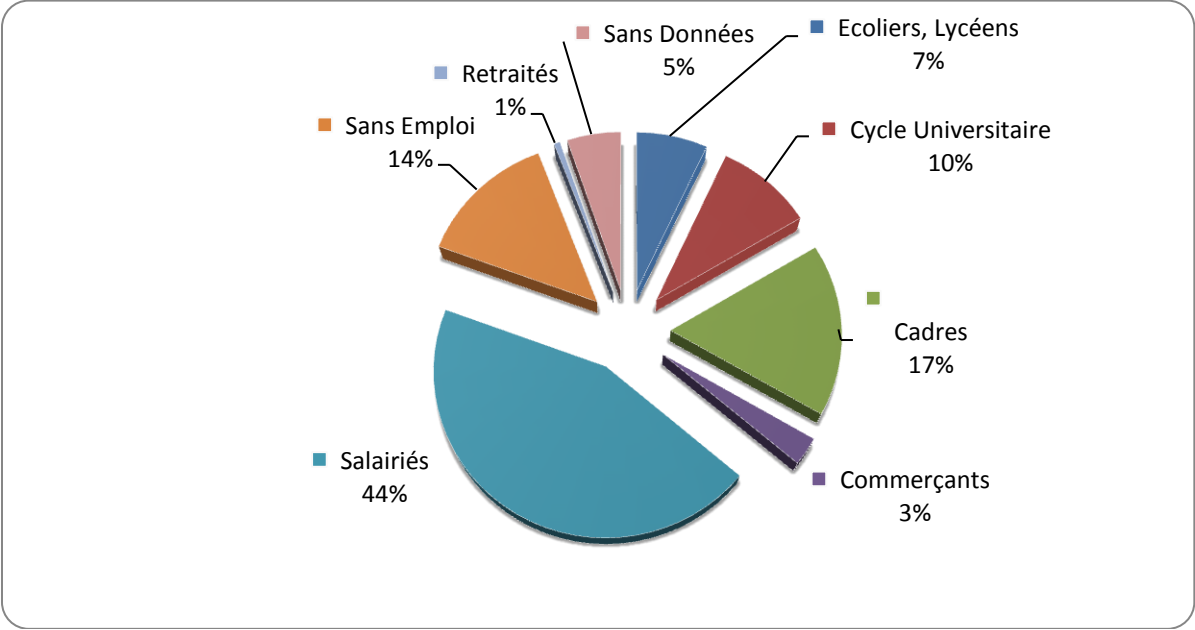
ANNEXE N ° 2

- 1- Carte de concentration de la communauté Algérienne aux USA
- 2- Graphe représentatif de la répartition de la communauté par catégorie socioprofessionnelle
- 3- Graphe représentatif de la répartition du trafic passagers par région d'origine/destination (ALG/USA)
- 4- Graphe représentatif de la répartition du trafic passagers par transporteur
- 5- Graphe représentatif de la répartition du trafic passagers par mois

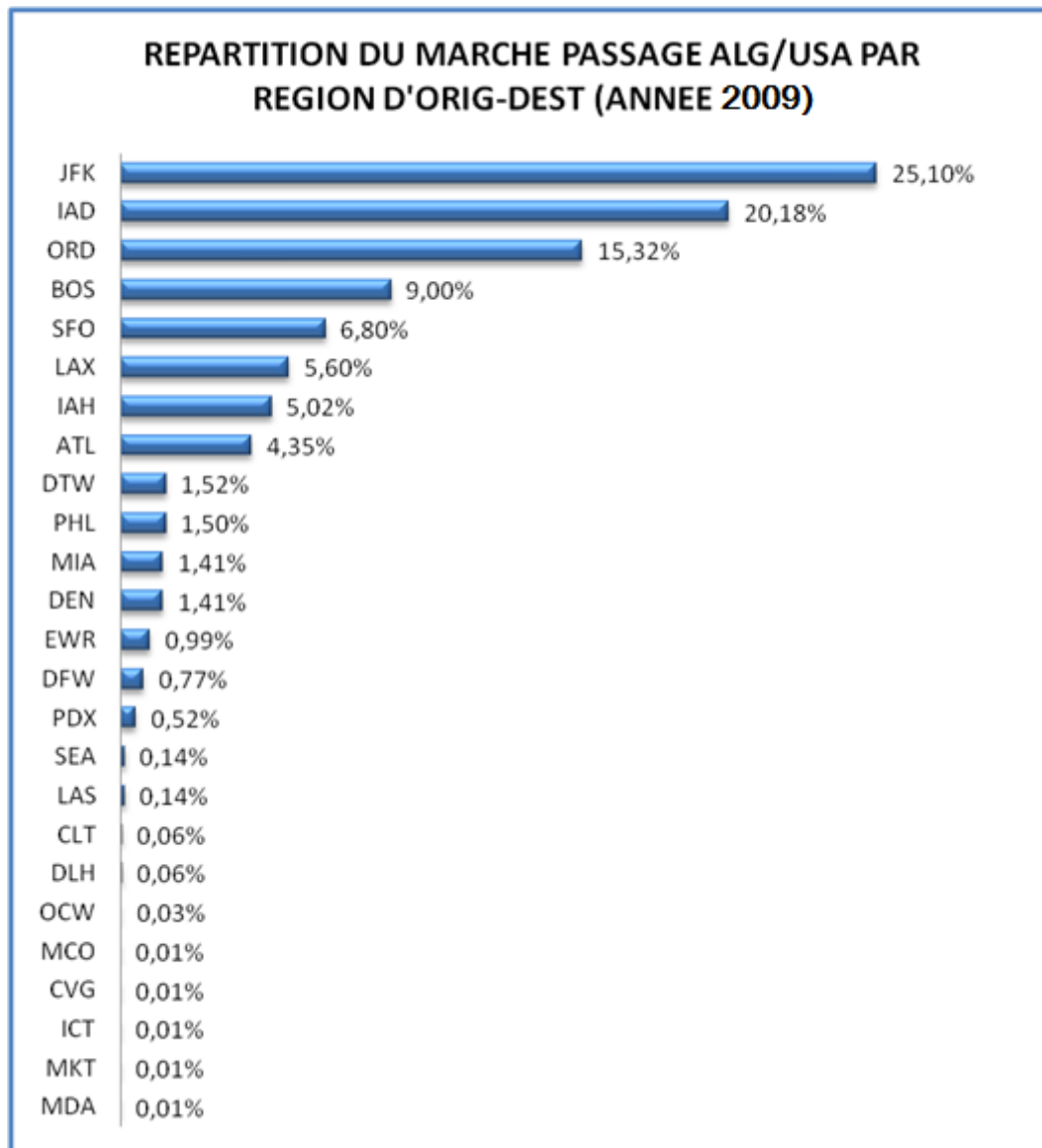
CONCENTRATION DE LA COMMUNAUTE ALGERIENNE AUX ETATS UNIS D'AMERIQUE PAR DEPARTEMENT



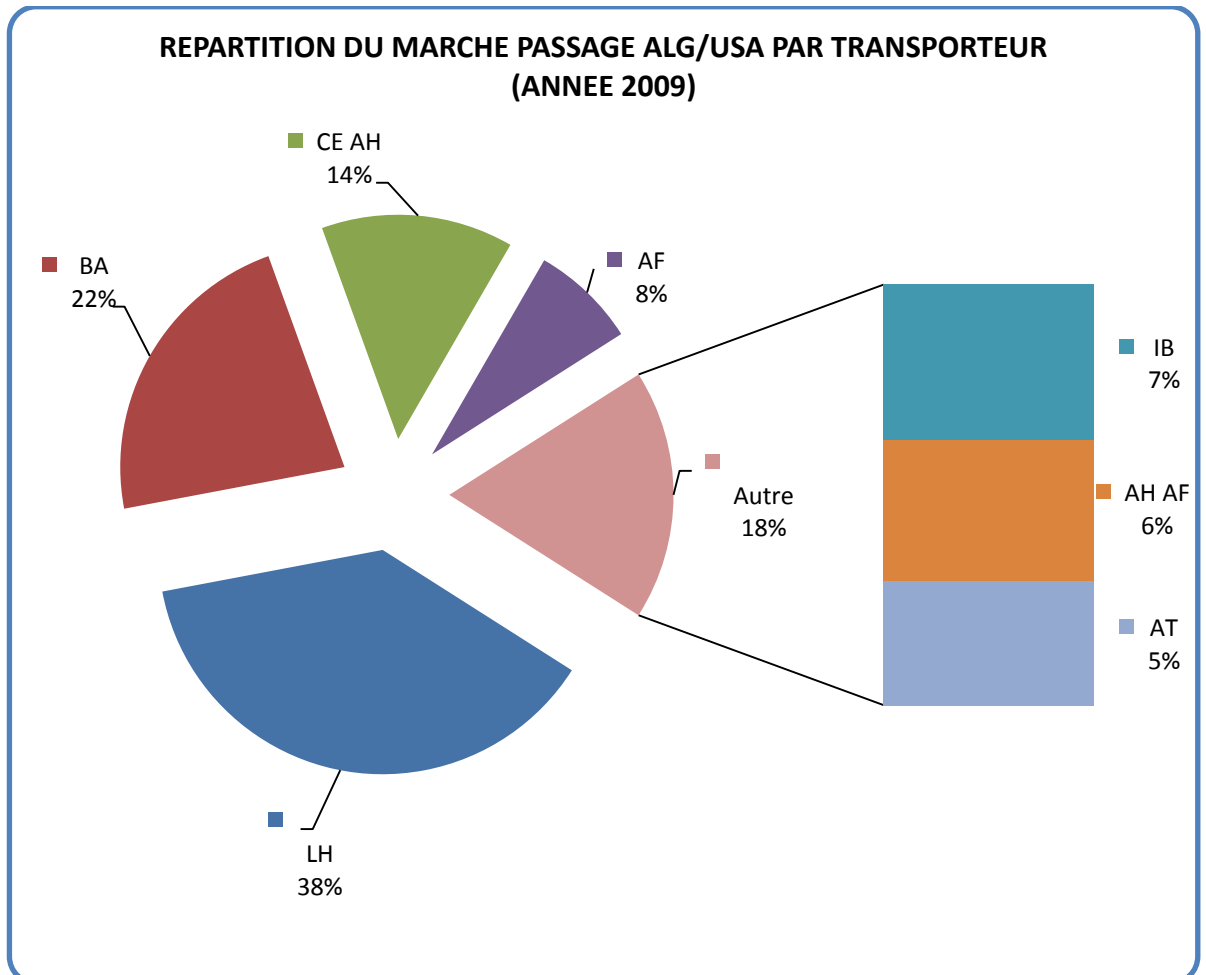
REPARTITION DE LA COMMUNAUTE PAR CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLES



REPARTITION DU TRAFIC PASSAGERS PAR REGION

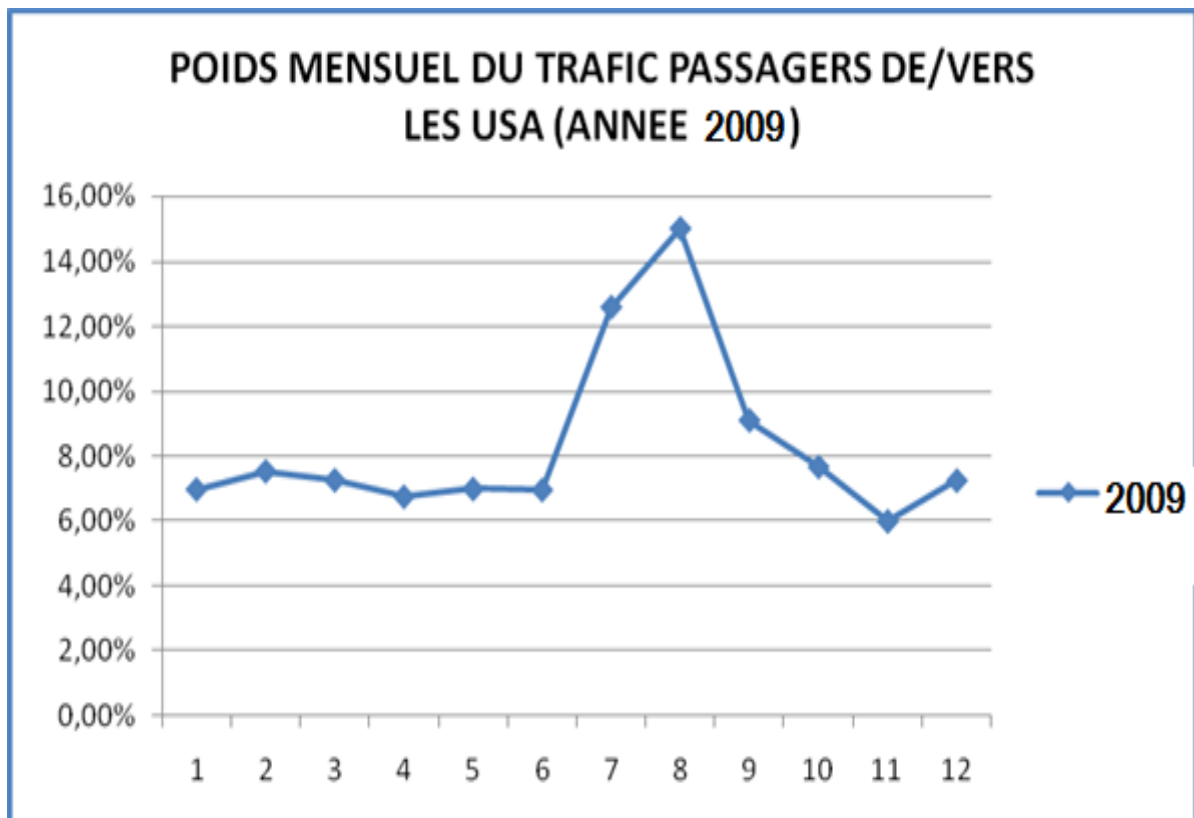


REPARTITION DU TRAFIC PASSAGERS PAR TRANSPORTEUR



REPARTITION DU TRAFIC

PAR MOIS



ANNEXE N° 3

- 1- Résultats Marché Global AIR ALGERIE et Compagnies étrangères 2009/2010
- 2- Evolution du trafic passagers 2005- 2010
- 3- Coûts d'Exploitation pour une rotation en A330 (ALG-NYC-ALG)

1- Résultats Marché Global AIR ALGERIE et Compagnies étrangères 2009/2010

RESEAU	2009				2010				PART AH%	EVOI%
	AH	CE	TOTAL	AH	CE	TOTAL	2009	2010		
FRANCE	OFFRE	2146140	2302942	4449082	2333444	2414038	4747502	48,24	49,15	6,71
	TRAFFIC	1322392	1436380	2758772	1350158	1467500	2817638	47,93	47,92	2,13
	CR%	61,62	62,37	62,01	57,86	60,79	59,35			-2,66
EUROPE	OFFRE	430833	716360	1167193	540791	914028	1454819	38,63	37,17	24,64
	TRAFFIC	271936	387212	659148	320946	475307	796253	41,26	40,31	20,80
	CR%	60,32	54,05	56,47	59,35	52,00	54,73			-1,74
	OFFRE	69787	0	69787	70747	0	70747	100,00	100,00	1,38
AMERIQUE	TRAFFIC	47600	0	47600	49855	0	49855	100,00	100,00	4,74
	CR%	68,21	0,00	68,21	70,47	0,00	70,47			2,26
AMMO	OFFRE	576509	518824	1095333	518209	603847	1122056	52,63	46,18	2,44
	TRAFFIC	340627	329226	669853	324772	387530	712302	50,85	45,59	6,34
	CR%	59,08	63,46	61,16	62,67	64,18	63,48			2,38
	OFFRE	42175	0	42175	51216	0	51216	100,00	100,00	21,44
ASIE	TRAFFIC	24613	0	24613	29389	0	29389	100,00	100,00	20,22
	CR%	58,36	0,00	58,36	57,77	0,00	57,77			-0,59
AFRIQUE	OFFRE	131449	0	131449	107727	0	107727	100,00	100,00	-18,05
	TRAFFIC	42636	0	42636	40960	0	40960	100,00	100,00	-3,93
	CR%	32,44	0,00	32,44	38,02	0,00	38,02			5,59
	OFFRE	3416893	3538126	6955019	3622134	3931933	7554067	49,13	47,95	8,61
INTER	TRAFFIC	2049804	2152818	4202622	2116280	2330337	4446617	48,77	47,59	5,81
	CR%	59,99	60,85	60,43	58,43	59,27	58,86			-1,56

1 Evolution du trafic passagers 2005- 2010

EVOLUTION DES CHARGEMENTS ET SUPP PAR RESEAU SUR LA PERIODE: 01/01/2005-31/12/2010

RESEAU	2005		2006		2007		2008		2009		2010				
	OFFRE	CHARG CR(%)	OFFRE	CHARG CR(%)	OFFRE	CHARG CR(%)	OFFRE	CHARG CR(%)	OFFRE	CHARG CR(%)	CHARG				
FRANCE	2312105	1357311 58,70	265152	1205594 55,96	202888	126627 59,55	228189	127403 59,87	21479	132130 61,61	234356	135			
EUROPE	414590	230894 55,69	380440	229614 57,73	385897	232998 60,37	411894	246421 59,83	45145	222207 60,29	543027	32			
MARO	396273	224167 55,57	413949	249885 60,38	434829	28520	65,79	595227	314513	62,25	526828	30920	59,10	519890	32
AFRIQUE	61401	29525 48,17	56676	26470 46,70	59867	34088 56,81	74853	36201	48,36	131495	42639	32,43	107701	4	
AMERIQUE	0	0 0,0	0	0 0,0	30976	17599 56,82	63484	39889	62,72	89707	47600	68,21	35242	2	
ASE	0	0 0,0	0	0 0,0	0	0 0,0	0	0	0	42463	2463	57,95	28205	2	
DOMESTIQUE	264328	1195119 56,48	2026234	1197753 59,11	2023221	1200956 62,33	2262383	1424438	62,96	246228	150088	61,08	2203924	125	
INTERNATIONAL	3784380	1891947 57,94	3086147	1708983 56,61	2594507	1785772 60,17	3403617	1971007	60,03	3485783	2089349	60,98	3608032	208	
SYSTEME	5388888	3087065 56,99	5082381	2898836 57,62	4697628	3047728 60,58	5466000	3335465	61,25	5882965	3589788	60,48	5814966	338	

TAUX EVOLUTION (%): DES CHARGEMENTS ET SUPP PAR RESEAU SUR LA PERIODE: 01/01/2005-31/12/2010

RESEAU	2005		2006/2005		2007/2006		2008/2007		2009/2008		2010/2009				
	OFFRE	CHARG CR(%)	OFFRE	CHARG CR(%)	OFFRE	CHARG CR(%)	OFFRE	CHARG CR(%)	OFFRE	CHARG CR(%)	OFFRE				
FRANCE	2312105	1357311 58,7	-6,79	-11,15	2,75	-4,28	,84	30	3,17	4,76	,91	,78	3,71	1,74	92,9
EUROPE	414590	230894 55,69	-8,23	-4,89	2,03	1,43	6,09	2,65	6,73	5,77	-,54	9,82	10,46	,46	20,28
MARO	396273	224167 55,57	4,44	11,46	3,81	5,08	14,51	5,42	16,18	9,92	-3,54	14,17	8,40	-3,15	-9,87
AFRIQUE	61401	29525 48,17	-7,70	-10,50	-1,46	5,63	28,48	10,10	25,03	6,45	-8,44	75,67	17,78	-15,94	-18,10
AMERIQUE	0	0 0,0	,0	,0	,0	,0	,0	56,82	104,95	127,03	6,10	9,93	19,54	5,48	49,50
ASE	0	0 0,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	57,95	20,61
DOMESTIQUE	264328	1195119 56,48	-5,95	,22	3,64	-,15	5,28	3,21	11,63	12,95	,63	9,45	6,05	-4,95	-11,0
INTERNATIONAL	3784380	1891947 57,94	-5,80	-7,80	4,23	-4,05	4,99	3,45	7,03	6,95	-,04	7,32	7,24	,16	52,9
SYSTEME	5388888	3087065 56,99	-5,74	-4,52	,73	-,68	5,11	3,35	8,47	9,44	,25	8,21	6,24	,83	-14,9

**1- Coûts d'Exploitation pour deux rotations en A330
(ALG-NYC-ALG)**

RUBRIQUES COÛTS	ALG-NYC-ALG
ATTERRISSAGE	522 014
SURVOL	1 830 850
CARBURANT	12 153 646
ASSISTANCE	511 224
PN	1 034 447
ENTRETIEN	3 252 110
VENTES&TRAFIC	1 051 900
COÛT VARIABLE	20 356 191
FIXES AVIONS	6 515 509
COÛT DIRECT	26 871 700
COÛT INDIRECT	1 881 019
COÛT TOTAL	28 752 719

117

ANNEXE N° 4

1- Notion de Cout, Charge et Seuil de rentabilité

2- Concept du Yield Management : Définition et Principes

I- Notion de «Cout »

« Les couts sont constitués par l'ensemble des charges incorporables correspondant :

- Soit à un calcul relatif à une fonction ou à une partie de l'entreprise.
- Soit à un objet, une prestation de services, un groupe d'objets ou de prestations de services, à un stade autre que le stade final »⁴⁵

« Le cout de revient d'un objet, d'une prestation de services, d'un groupe d'objets ou de prestations de services, est tout ce qu'a coûté cet objet, cette prestation de services, ce groupe d'objets ou de prestation de services dans l'état où il se trouve au stade final (cout de la distribution inclus) »⁴⁶

II- Notion de «Charge»

La charge est un terme comptable désignant les consommations de l'entreprise chiffrées en valeur monétaire.

Les charges comprennent les achats consommés et les frais qui se rapportent à l'exploitation de l'exercice en cours, ainsi que les dotations aux comptes d'amortissements et de provisions.

Il existe différents types de charges

1- Charges variables

« Ce sont les charges dont l'évolution dépend étroitement du degré de l'utilisation, de l'intensité et du rendement dans l'emploi des capacités et moyens disponibles »⁴⁷

Il s'agit de charges qui évoluent avec le volume de l'activité.

⁴⁵ Patrice « VIZZAVONA » Gestion financières, 9eme édition, Berti Edition, Page 198

⁴⁶ Ibid

⁴⁷ A.BURLAUD, J.Y.EGLEM, P.MYKITA Dictionnaire de gestion comptabilité, finance, contrôle. FOUCHER année PARIS 1995, p84

2- Charges Fixes

« Ce sont des charges indépendantes du niveau d'activité de l'entreprise ou d'un sous ensemble de celle-ci »⁴⁸

Contrairement aux charges variables, les charges fixes n'évoluent pas avec le changement du volume d'activité.

Elles ne sont pas invariables et restent liées aux capacités de production.

3- Charges Directes et Indirectes

Les charges directes sont imputables directement au coût d'un produit, alors que les charges indirectes nécessitent un calcul intermédiaire pour être imputées au coût d'un produit déterminé.

4- Seuil de rentabilité

C'est le niveau du chiffre d'affaires pour lequel l'entreprise ne réalise ni perte ni profit.

⁴⁸ A.BURLAUD, J.Y.EGLEM, P.MYKITA Dictionnaire de gestion comptabilité, finance, contrôle. FOUCHER année PARIS 1995, p84

III- Le Yield Management

1- Définition

C'est une technique d'optimisation des revenus. Il intervient afin de réduire le nombre de sièges vides et de vendre à des prix différents dans le but de maximiser la recette.

Le yield management ou revenu management est sine qua non de la notion de rendement.

2- Principes et objectifs

Dans le domaine de l'aérien, on part du principe que :

- Le siège d'avion n'est pas un produit stockable, donc périssable
- La capacité offerte est peu flexible
- La demande est fluctuante

Le Yield management consiste à diviser la classe économique en plusieurs sous classes tarifaires.

Il permet d'offrir un service qui correspond aux capacités de paiement de chaque catégorie de clientèle.

ANNEXE N° 5

- 1- Extrait du Journal officiel relatif à la loi N° 98/06 du 27 juin 1998
- 2- Présentation sommaire d'Air Algérie
- 3- Les différentes visites avion dans le cadre de la maintenance

Lois relatives à libéralisation du transport aérien en Algérie

4 Rabie El Aouel 1419
28 juin 1998

JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE N° 48

3

LOIS

**Loi n° 98-06 du 3 Rabie El Aouel 1419
correspondant au 27 juin 1998 fixant les
règles générales relatives à l'aviation
civile.**

Le Président de la République,

Vu la Constitution, notamment ses articles 17, 18, 98, 120, 122, 126 et 127,

Vu le décret n° 63-84 du 5 mars 1963 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, signée le 7 décembre 1944 et ses amendements ;

Vu le décret n° 63-109 du 6 avril 1963 portant publication d'accords entre certaines organisations internationales et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire dont l'accord-type révisé, du 15 novembre 1962, conclu avec l'Organisation météorologique mondiale ;

Vu le décret n° 64-74 du 2 mars 1964 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et au protocole de la Haye du 28 septembre 1955 ;

Vu le décret n° 64-75 du 2 mars 1964 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à l'accord relatif au transit des services aériens internationaux, appendice III à la convention de Chicago ;

Vu le décret n° 64-76 du 2 mars 1964 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention de Rome du 7 octobre 1952 relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers ;

Vu le décret n° 64-151 du 5 juin 1964 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention de Genève du 19 juin 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur les aéronefs ;

Vu le décret n° 64-152 du 5 juin 1964 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention de Rome du 29 mai 1933 pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs ;

Vu l'ordonnance n° 65-267 du 25 octobre 1965 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention complémentaire à la convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives

au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 ;

Vu l'ordonnance n° 76-17 du 20 février 1976 relative à la ratification du protocole portant amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Vienne le 7 juillet 1971 ;

Vu le décret présidentiel n° 95-214 du 11 Rabie El Aouel 1416 correspondant au 8 août 1995 portant ratification, avec réserves, de trois conventions et d'un protocole relatifs à l'aviation civile internationale :

* convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963,

* convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à la Haye le 16 décembre 1970,

* convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971,

* protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal, le 23 septembre 1971, signé le 24 février 1988,

Vu l'ordonnance n° 62-50 du 18 septembre 1962 relative à l'immatriculation, à la définition et à la propriété des aéronefs ;

Vu l'ordonnance n° 63-412 du 24 octobre 1963, modifiée, relative aux règles de la circulation des aéronefs ;

Vu l'ordonnance n° 63-413 du 24 octobre 1963, modifiée, relative aux dispositions pénales concernant les infractions aux règles sur l'immatriculation et la définition des aéronefs ;

Vu la loi n° 64-166 du 8 juin 1964 relative aux services aériens ;

Vu la loi n° 64-168 du 8 juin 1964 relative au statut juridique des aéronefs ;

Vu la loi n° 64-244 du 22 août 1964 relative aux aérodromes et aux servitudes dans l'intérêt de la sécurité aéronautique ;

Vu l'ordonnance n° 66-154 du 8 juin 1966, modifiée et complétée, portant code de procédure civile ;

Vu l'ordonnance n° 66-155 du 8 juin 1966, modifiée et complétée, portant code de procédure pénale ;

Vu l'ordonnance n° 66-156 du 8 juin 1966, modifiée et complétée, portant code pénal ;

Vu l'ordonnance n° 75-58 du 26 septembre 1975, modifiée et complétée, portant code civil ;

Le ministre concerné est tenu de déclarer, la présomption de la disparition et d'adresser à la juridiction compétente les réquisitions nécessaires pour la constatation judiciaire des décès des personnes disparues.

Art. 101. — Les règles relatives aux épaves maritimes s'appliquent aux épaves d'aéronefs trouvées en mer, sur le littoral maritime ou en surface terrestre.

Section 3

De la météorologie aéronautique

Art. 102. — La météorologie aéronautique a pour objet de contribuer à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne.

Art. 103. — Le service météorologique national est tenu de fournir aux exploitants des services aériens et des aéroports, aux équipages de conduite d'aéronefs, aux organes des services de la circulation aérienne, aux organes des services de recherche et de sauvetage, aux organes intéressés par la gestion et le développement de la navigation aérienne et aux organes chargés des études, de la réalisation et de l'entretien des infrastructures aéroportuaires, les informations météorologiques nécessaires à l'accomplissement de leurs missions respectives.

L'organisation et l'exercice des activités relevant de la météorologie nationale sont précisés par voie réglementaire.

Art. 104. — Il est institué aux abords des stations météorologiques principales et des stations météorologiques aéronautiques des servitudes dites "servitudes météorologiques".

Les modalités d'établissement des servitudes visées ci-dessus sont fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE VI DES REDEVANCES

Art. 105. — Il est institué des redevances de survol, d'approche et d'atterrissage rémunérant l'usage des installations et services de navigation aérienne et météorologique mis en oeuvre pour les besoins du contrôle du trafic aérien et des redevances et droits aéroportuaires rémunérant l'usage des installations et services aéroportuaires.

La liste, la définition et le taux de ces redevances sont fixés par la loi de finances.

Art. 106. — Les redevances de survol et d'approche ne sont pas exigibles pour :

- les vols exécutés par les aéronefs d'Etat algériens;

- les vols d'essai et de réception des aéronefs algériens;
- les vols effectués par les centres de formation aéronautique.

Art. 107. — Les aéronefs immatriculés dans un Etat étranger sont soumis au paiement des redevances mentionnées ci-dessus.

Toute exonération ne peut avoir lieu que dans le cadre de la réciprocité et après autorisation de l'autorité chargée de l'aviation civile.

CHAPITRE VII DES SERVICES AERIENS

Art. 108. — Il est entendu par services aériens, les services entrant dans l'une des catégories suivantes :

- les services aériens de transport public, régulier ou non régulier, international ou intérieur;
- les services de travail aérien;
- les services de l'aviation légère;
- les services aériens privés.

Section 1

Des services aériens de transport public et des conditions de leur exploitation

Art. 109. — Les services aériens de transport public ont pour objet le transport, à titre onéreux, de personnes, de bagages, de fret ou de courrier postal.

Art. 110. — Sont considérés comme services aériens réguliers de transport public, les transports professionnels qui assurent par une série de vols accessibles au public, un trafic entre deux ou plusieurs aéroports fixés à l'avance suivant des itinéraires approuvés par l'autorité chargée de l'aviation civile à des horaires préétablis et publiés ou avec une fréquence et une régularité telles que ces vols constituent une série systématique.

Art. 111. — Sont considérés comme services aériens non réguliers de transport public les transports professionnels qui ne réunissent pas les caractéristiques énumérées à l'article précédent.

Art. 112. — Les services aériens de transport public sont dits "internationaux" lorsqu'ils relient un aéroport algérien à un aéroport étranger.

Ils sont dits "intérieurs" lorsqu'ils relient deux aéroports du territoire national.

Les services aériens intérieurs ne peuvent être exploités que par des entreprises de droit algérien remplissant les conditions suivantes :

— pour les sociétés par actions, le capital doit être détenu pour plus de la moitié par des actionnaires de nationalité algérienne;

— pour les sociétés à responsabilité limitée, le capital doit être représenté pour la majorité par des parts sociales appartenant à des associés de nationalité algérienne;

— pour l'entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée, "l'associé unique" doit être de nationalité algérienne;

— pour les sociétés de personnes, le capital doit être détenu en totalité par des personnes de nationalité algérienne.

Art. 113. — Les services aériens internationaux de transport public, réguliers et non réguliers en provenance ou à destination de l'Algérie sont exploités par des entreprises de droit algérien et, sous réserves des dispositions de l'article ci-dessous, par des entreprises étrangères.

Les dispositions du présent article sont précisées par voie réglementaire.

Art. 114. — Les entreprises étrangères ne peuvent exercer en Algérie d'activité à titre onéreux qu'en vertu d'accords ou de conventions conclus entre l'Algérie et l'Etat d'immatriculation ou en vertu d'une autorisation accordée par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Les modalités d'application du présent article sont déterminées par voie réglementaire.

Art. 115. — Le transport aérien de personnes et de marchandises est propriété publique. Il peut faire l'objet d'une concession.

La concession est consentie par l'autorité chargée de l'aviation civile sous la forme suivante :

- concession générale du droit d'exploiter;
- concession particulière pour l'exploitation d'une ligne aérienne déterminée;

La concession donne lieu dans tous les cas au paiement de droits.

Art. 116. — La concession est octroyée par l'autorité chargée de l'aviation civile selon des conditions et des modalités fixées par voie réglementaire.

Art. 117. — La convention de concession et le cahier des charges l'accompagnant sont approuvés par décret pris en Conseil de Gouvernement et publiés au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Art. 118. — La convention de concession doit contenir des dispositions financières sur sa durée, le siège de l'entreprise, les ressources financières ainsi que l'obligation d'établir un horaire, d'édicter un tarif, et d'assurer l'exploitation du service de transport.

Art. 119. — Au terme de la concession, l'Etat peut lorsque le maintien en exploitation de l'aérodrome ou de la ligne concédée s'avère impératif, acquérir une entreprise de droit algérien et ce, aux conditions prévues par le cahier des charges.

En cas de désaccord sur le montant des indemnités, la juridiction compétente statue.

Art. 120. — Le transfert de la concession à un tiers est soumis à l'approbation préalable de l'autorité chargée de l'aviation civile.

Art. 121. — Les aéronefs sont susceptibles de location et d'affrètement.

Art. 122. — Le contrat de location d'aéronefs est un contrat par lequel le propriétaire met, à titre onéreux, à la disposition d'une autre personne appelée locataire, l'utilisation d'un aéronef sans équipage.

Art. 123. — Le contrat d'affrètement est un contrat par lequel un frèteur disposant d'un aéronef met, à titre onéreux, à la disposition d'un affrèteur, l'utilisation de tout ou partie de la capacité de cet aéronef.

Section 2

Des services de travail aérien

Art. 124. — Sont définis comme services de travail aérien, l'ensemble des vols assurés à titre onéreux et ayant pour objet :

- la prise de vues aériennes photographiques ou cinématographiques;
- l'exécution de relevés géophysiques et aérotopographiques;
- le jet de produits ou de matières à des fins agricoles, d'hygiène publique ou de lutte anti-incendie et de préservation de l'environnement;
- la réalisation de missions éducatives, scientifiques ou publicitaires.

Les conditions et les modalités d'exploitation des services de travail aérien sont fixées par voie réglementaire.

Art. 125. — Les services aériens de transport public dits "taxis aériens" qui utilisent des aéronefs d'une capacité égale ou inférieure à douze (12) sièges passagers ou à mille deux cents (1200) kilogrammes pour le transport de fret sont assimilés à des services de travail aérien.

2- Présentation sommaire d'Air Algérie

Aujourd'hui Air Algérie c'est aussi :

- **Air Algérie est à la 69^{ème} place mondiale**
- le troisième transporteur en Afrique.
- 3.599.067 passagers transportés en 2010
- 39 villes desservies dans 24 pays, et 40 escales en Algérie.
- Jusqu'à 120 vols quotidiens en programme de pointe.
- Un réseau de vente comprenant 160 agences en Algérie et à l'étranger (102 en Algérie et 58 à l'étranger), reliées à son système de réservation.
- Son produit est distribué à travers les G.D.S. auprès desquels Air Algérie a souscrit des abonnements.
- L'agent général de 36 compagnies aériennes étrangères
- Des charters pétroliers qui transportent quelque 500.000 passagers par an.
- Des charters Omra et Hadj qui transportent les pèlerins vers les lieux saints de l'Islam

3- Les différentes visites avion dans le cadre de la maintenance

Par visites avion, on entend l'entretien avion , lequel comporte :

- La grande visite (GV) a lieu tous les 4 à 8 ans ou toutes les 100 000 heures environ.
Son coût est ramené à un forfait annuel propre à chaque type d'avion.
- L'entretien block a lieu tous les 3,6 ou 18 mois suivant l'utilisation de l'avion .
Son coût est considéré comme une fonction linéaire de l'utilisation avion.
Aussi, on a un cout moyen à l'heure de vol.
- L'entretien cycle a lieu après chaque cycle. Il est comptabilisé comme une part des couts d'escale et différencié par type d'avion.

GLOSSAIRE

- PAX : terme employé par les professionnels du transport aérien et du tourisme pour désigner un passager ou un client.
- Personnel navigant technique : PNT : comprend les pilotes, copilotes, techniciens.
- Personnel navigant commercial : PNC : comprend les chefs de cabines, hôtesses et stewards.
- Produit de transport aérien : service aérien régulier de transport de passagers.
- Programme des vols : affectation et répartition des vols par ligne en fonction des prévisions de trafic passagers en tenant compte de différentes contraintes.
- Programme de fidélisation : attribution gratuite de voyages aux passagers pour leur usage personnel lorsqu'ils atteignent un nombre prédéterminé de kilomètres parcourus.
- Vol court courrier : concerne les vols de moins d'une heure.
- Vol moyen-courrier : concerne les vols entre une et quatre heures.
- Vol long-courrier : concerne les vols de plus de quatre heures.
- Trafic offline : il s'agit du trafic transporté en amont ou en aval du segment confié à un transporteur aérien.
- SKO : sièges au kilomètre offerts.

- PKT : passagers au kilomètre offert.
- RUM : recette unitaire moyenne : elle est obtenue en divisant les recettes passagers sur le trafic passagers.
- Taux d'occupation (CC) ou taux de remplissage (CR) est obtenu en divisant l'offre en siège sur le trafic passagers.
- GDS : global distribution service(réservation, billetterie, location de voitures, réservations d'hôtel....)
- CDE : conseil de direction Entreprise
- CDC : conseil de direction Commercial
- « Open sky » ou « ciel ouvert » : Politique de libéralisation adoptée par les USA depuis 1978, elle concerne, dans une première phase, les partenaires Européens des USA, mais est étendue progressivement aux autres régions du monde .Il s'agit principalement :
 - ✓ libre accès à toutes les lignes
 - ✓ autorisation de toutes les compagnies à opérer librement entre les différents aéroports
 - ✓ capacités et fréquences illimitées sur toutes les lignes
 - ✓ autorisation d'opérer de tout point de chacun des pays sans restrictions
- Code Share : c'est une pratique commerciale adoptée par les compagnies aériennes dans le but de mieux se positionner sur les marchés. Il s'agit de partage de lignes entre deux compagnies pour

une même liaison. Un passager peut acheter un billet avec une compagnie X et voyager avec une compagnie Y.

- Droit de Cabotage : droit pour une entreprise de transport aérien d'embarquer sur le territoire d'un Etat étranger des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter contre une rémunération ou en vertu d'un contrat de location à destination d'un autre point du même territoire.

BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie

Ouvrages

- BAUCHET Pierre, Les transports mondiaux : instruments de domination, Economica, Paris, 1998.
- BOURRIERES Paul, L'Economie des transports dans les programmes de développement, Presses Universitaires de France 1964.
- BURLAUD, J.Y.EGLEM, P.MYKITA Dictionnaire de gestion comptabilité, finance, contrôle. FOUCHER PARIS 1995
- COLASSE Bernard, La rentabilité de l'entreprise : analyse, prévision et contrôle, éditions Dunod 1982.
- G.FOLLIOT Michel, les relations aériennes internationales, Edition A. Pedone, Paris, 1985.
- LAUNOIS Serge, Analyse économique des coûts et prix de revient édition PUF, 1975.
- PAVAUX Jacques, L'économie du transport aérien, la concurrence Impraticable, éditions Economica, Paris 1994.
- PAVAUX Jacques, Le transport aérien à l'horizon 2020 : Eléments de réflexion prospective, publié avec le concours des Aéroports de Montréal, éditeur : Institut du Transport Aérien 1995.
- PESQUEUX Yvon, Martory Bernard, Pratique de la comptabilité analytique, éditions Dunod 1983.
- VIZZAVONA Patrice Gestion financières, 9eme édition, Berti Edition
- Rabah TOUAFEK Rabah, les accords aériens bilatéraux, mode d'expression de la souveraineté nationale et enjeux économiques

éditions Houma, Alger, 2003.

Thèse

- Frédéric Dobruszkes, Géographie de la libéralisation du transport aérien passagers en Europe, Thèse de doctorat, Université Libre de Bruxelles, Faculté des Sciences Laboratoire de Géographie Humaine , mai 2007.

Documents et Revues spécialisées

- Documentation interne Air Algérie.
- Documentation interne sur les tarifs : Système de réservation et tarification Air Algérie « WORLDSPAN » de Mercator.
- Documentation IATA, Les coûts et la rentabilité des appareils, industry based skills training.
- Documentation Air France, Contributions et prix de revient, Direction du Développement.
- ITA Magazine N° 6 Mai 1983.
- Revue « Les cahiers Français » Numéro 176 mai-juin 1976 Bénadon Danielle « L'évolution du transport aérien »

Autres

- Ambassade Américaine en Algérie.
- Texte réglementaire, Loi 98-06 de l'année 1998.
- Encyclopédie Encarta 2009.
- Centre National de l'Informatique et Statistiques (CNIS)

Sites Internet

- www.google.fr
- Consultation des statistiques du commerce extérieur, douane.gov.dz. (consulté le 12 janvier 2011)
- Corporate.airfrance.com : AIR FRANCE – Corporate –Glossaire (consulté le 12 janvier 2011)
- Transport-aérien.blogspot.com (consulté le 10 janvier 2011)
- www.fr.wikipedia.org/wiki/convention_de_chicago (consulté le 12 janvier 2011)
- [www.fr.wikipedia.org/wiki/association_internationale-du transport aérien.](http://www.fr.wikipedia.org/wiki/association_internationale-du_transport_aerien) (consulté le 12 janvier 2011)
- [www.futura-sciences.com/fr/définition/t/univers-1/d/iata_4568/.](http://www.futura-sciences.com/fr/définition/t/univers-1/d/iata_4568/) (consulté le 12 janvier 2011)
- Source : Revue «les transports en Algérie, ministère du transport,1983 »
- [www.Air](http://www.AirAlgerie.dz) Algerie.dz
- Ministère des Finances : Direction Générale des Douanes : Statistiques du Commerce Extérieur de l'Algérie.
- www.fr.wikipedia.org/wiki/Partage_de_code (Consulté le 15 mars 2011)
- www.libe.ma/L-mécanismes-de-l-opensky_3049html
- [www.elwatan.com/actualité du 27/09/2010](http://www.elwatan.com/actualité_du_27/09/2010) (Consulté le 10 février 2011)
- www.algerie360.com (Consulté le 10 février 2011)

- www.algerie-monde.com (Consulté le 10 février 2011)
- www.icao.int/wacaf/meetings/dgca1/w14_fre.pdf