

EN ALGÉRIE

l'option Open Sky

- travaux aériens (agricoles, lutte anti-feu, évacuation sanitaire, prises de vue numériques, levés Lidar etc.) ;
- transport passagers, domestiques et internationaux ;

Dans un premier temps au moins, il est préconisé d'assurer une position de prédominance d'Air Algérie dans ce nouvel échiquier, vu la symbolique à la charge de cette compagnie tant du point de vue du rayonnement international du pays que celui d'acteur économique de premier ordre.

Malgré des efforts méritoires, Air Algérie reste confrontée à de nombreux problèmes (liste noire européenne, grèves des pilotes, des techniciens ou du personnel navigant) qui risquent à terme de compromettre sérieusement son devenir face à l'environnement concurrentiel à venir. Il nous paraît donc urgent de mettre en place une dynamique de changement afin d'améliorer les performances d'Air Algérie sur les plans opérationnel et financier ainsi que son image de marque. L'acceptation et le désir de changement, l'appui de tous les employés du niveau supérieur au niveau inférieur ainsi que des autorités gouvernementales sont d'une importance capitale au succès d'un tel projet. Notons enfin que le développement du transport aérien doit impérativement s'accompagner du développement des deux autres piliers du système que sont les autorités de régulation de l'aviation civile et les infrastructures aéroportuaires qui doivent faire l'objet d'études complémentaires séparées. Il nous paraît utile, cependant, de souligner l'importance capitale des autorités de régulation de

l'aviation civile en citant un cas, celui de l'Indonésie, devenue depuis un cas d'école. En effet, suite à la libéralisation du transport aérien en 2001, les infrastructures du pays et les autorités de réglementation du transport aérien sont vite submergées. Les résultats ne se font pas attendre, et tragiquement, un Boeing 737-400 de l'opérateur privé Adam Air s'écrase le 1^{er} janvier 2007 dans une zone maritime avec 96 passagers à bord. Le 7 mars 2007, c'est un autre Boeing 737-400, cette fois du pavillon national Garuda Indonesia, qui termine en feu en sortie de piste sur l'aéroport international de Adisucipto causant la mort de 21 passagers. Fait troublant, les enquêteurs, tout en reprochant les performances du capitaine, découvrent qu'à la date de l'accident, les autorités de l'aviation civile n'avaient effectué qu'un «seul audit de sécurité» depuis 1998, et que le rapport d'audit n'a même pas été communiqué à Garuda.

En conséquence, et conformément aux recommandations de l'OACI, toutes les compagnies aériennes indonésiennes sont interdites de vol dans tous les pays de la Communauté européenne à compter du 6 juillet 2007.

A propos de la libéralisation du ciel algérien (Open Sky)

Un simple calcul arithmétique au niveau des compagnies nationales des trois pays du Maghreb (Algérie-Maroc-Tunisie) nous donne une flotte combinée de 118 avions. En face de nous, le sous-ensemble géographique France-Espagne-Italie offre un total de 684 avions, sans compter les nom-

breuses entités privées. Un rapport alarmant de 6 pour 1 au moins et qui, combiné à une bien meilleure gestion et productivité, côté européen, montre l'inégalité du cadre concurrentiel entre les deux bords de la Méditerranée. Nos compagnies nationales auront donc bien des défis à relever, surtout que le réseau des destinations desservies reste dominé par un trafic point à point en court et moyen courriers, donc très exposé à la récupération par les compagnies Low Cost. Mais l'Open Sky, comme démontré par les statistiques données plus haut, a été une réussite pour de nombreux pays. Pour les pays africains, cette stratégie a été adoptée principalement comme tremplin à l'essor du secteur du tourisme. Notre voisin de l'Ouest, signataire de l'Open Sky avec l'Union européenne, depuis 2005, a pu réaliser ainsi une croissance de 60% des passagers internationaux et des centaines de milliers d'emplois ont été créés.

Globalement donc, l'Open Sky engendre des avantages économiques certains, mais, et là est le débat, cela se fait aux dépens des compagnies aériennes nationales qui, supportées par les pouvoirs publics, restent minées par une léthargie devant la compétition qui s'annonce. Il est important de rechercher dans la concertation les solutions à ce débat. Les partisans de l'Open Sky soulignent, à juste titre d'ailleurs, les bienfaits au développement de l'économie nationale. Le camp opposé propose une stratégie protectionniste visant principalement à sauvegarder l'industrie nationale du transport aérien.

Nous pensons que l'Open Sky est une

échecance inéluctable. Nous pensons aussi et croyons surtout que le génie créateur national, avec l'aide des pouvoirs publics, pourra relever le défi. Nous proposons une période de transition étalée sur trois ans, à l'horizon 2016, durant laquelle des mesures proactives et ciblées seront mises en place. Ces mesures s'articuleront autour des stratégies suivantes :

1- redynamiser le secteur du transport aérien (compagnies aériennes, autorités de l'aviation civile et infrastructures aéroportuaires) ;

2- encourager et soutenir l'implantation d'opérateurs privés comme décrits plus haut ;

3- adopter et encourager une politique de démocratisation de ce mode de transport, l'objectif étant de rendre notre pays une destination abordable ;

4- se préparer pour l'option Open Sky. Dans ce contexte, une libéralisation échelonnée est souhaitable et pourrait commencer d'abord au sein de l'espace maghrébin, beaucoup plus à notre portée ;

6- considérée comme secteur important et stratégique, l'évolution du transport aérien en Algérie requiert une volonté des pouvoirs publics, la mobilisation de moyens financiers et surtout des hommes possédant la «qualification» adéquate et une expérience avérée ; et il en existe dans le domaine en Algérie.

Z. B.

Ingénieur en Aéronautique, Floride, Etats-Unis. Membre de l'Algerian-American foundation for culture, Education, Science and Technology.

Publicité



S.A.R.L EMIN AUTO



N900 BENNE A ORDURE

LIVRAISON IMMEDIATE



N900 VIDANGEUR



N900 NACELLE

Direction commerciale,
Service après vente et pièces de rechange.
Domaine Hamouda Ilots 97 et 98 N°01 BAB EZZOUAR Alger
TEL 021 24 64 87/ 021 24 11 11/ 021 24 96 14/ 021 24 96 11/ 021 24 96 02
021 24 95 35/ 021 24 95 92/ 021 24 94 59/ 021 24 93 24/ 021 24 95 48
021 24 96 07/ 021 24 33 33 Fax 021 24 66 66/ Fax SAV 021 24 93 33

SERVICE APRES VENTE ET PIECES DE RECHANGE ASSURES 24/24H
DANS TOUT LE RESEAU JMC SUR LE TERRITOIRE NATIONAL

* Alger	sarl ultipa carroubier	021 23 14 00	*Blida	sarl emin auto	025 42 02 01	*Annaba	sarl emin auto	030 82 04 31
*Alger	sarl emin auto birkhadem	021 55 24 71	*Oran	sarl emin auto	040 23 90 64	*Batna	snc boudjellal	033 85 35 44
*Alger	sarl emin auto kouba	021 28 88 65	*Tizi ouzou	sarl auto yavuz	026 20 11 14	*Sidi belabbes	ets bendida	048 54 11 97
*Alger	ets benmansour beb ezzouar	021 20 5439	*azazga	sarl auto yavuz	0550 59 77 01	*Relizane	ets said mansour	046 92 14 00
*Alger ets benmansour dar el beida		021 75 47 11	*Setif	sarl oman auto	036 64 20 58	*Chlef	ets said mansour	027 77 13 80
*Algar ets benmansour bordj el kiffane		0770 52 54 94	*Constantine	sarl oman auto	031 61 52 38	*Mostaganem	ets said mansour	045 30 70 72
*Boumerdes	sarl auto yavuz	024 49 81 49	*Tlemcen	sarl emin auto	043 26 24 08	*Ain defla	ets said mansour	027 60 30 96
*Rouiba	Rouiba bus	021 85 43 42	*Bejaia	sarl auto mourad	034 20 68 61	*Adrar	ets bahya	049 96 50 85
*Biskra	ets bouzidi	033 73 24 96	*khenchela	ets bougoffa	032 32 90 90	*Jijel	ets mamouni	034 49 50 34
*M'sila	snc bouguerra	035 55 51 11	*Djelfa	auto dina	027 90 09 08	*Skikda	ets messiad	030 92 33 70
*Lakhdaria	ets oualah	026 90 48 29	*Ain m'lila	ets dilmi mouloud	032 45 95 03	*El oued	ets ounissi	032 21 52 52
*Akbou	ets mamouni	0557 64 45 53	*Saida	ets oualah	048 51 48 77	*Ouargla	ets ounissi	029 76 10 43
*Tiaret	ets benkhalifa	046 42 43 20						
*Mila	Eurl brika auto	031 50 63 63						