REPUBLIQUE DU SENEGAL
Un peuple un but une foi

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE ET DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Institut Supérieur des transports Membre du groupe Supdeco, Sitrass, Cames
Sacré cœur 3 VDN (extension) N° 10 420 - 10 421
www.supdeco.sn ; ist@supdeco.sn

Mémoire de fin d'études pour l'obtention du Diplôme de Master 2 en Management du Transport Aérien

THEME :

L'IMPACT DE LA DEREGLEMENTATION DES ACTIVITES AERIENNES SUR LES COMPAGNIES

Présenté par :
Mouhamadou Moustapha Gaye

Sous la direction de :
M. Alassane Adama Sy
Responsible de la
Recherche appliquee

Impact de la déréglementation des activités aériennes sur les compagnies

Promotion 2009 - 2010

SOMMAIRE

INTRODUCTION

CHAPITRE I : LE CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE

CHAPITRE II : LE CADRE JURIDIQUE ET ORGANISATIONNEL DU TRANSPORT AERIEN

CHAPITRE III : L'ORGANISATION DE LA PLATE-FORME AEROPORTUAIRE ET DES MOYENS DE TRANSPORT AERIEN

CHAPITRE IV : ANALYSE DE LA DEREGLEMENTATION DE L'ACTIVITE AERIENNE

CHAPITRE V : LES CONSEQUENCES DE LA DEREGLEMENTATION SUR LES COMPAGNIES

CONCLUSION

ANNEXES

REMERCIEMENTS

Je voudrai formuler mes sincères remerciements à l'endroit de tous ceux qui ont contribués de prés ou de loin au bon suivi de mes études et à la réalisation de ce présent document.

Je veux citer entre autres personnes :

- Monsieur **Alassane Adama Sy**, Responsable de la Recherche Appliquée au département de l'IST – SUPDECO,

Ma gratitude va également à :

- Monsieur **Abdoulaye Khaly Niang**, qui n'a cessé de m'appuyer dans ma formation,
- Monsieur **Birama Diop**, qui m'a toujours encadré depuis que j'ai embrassé cette formation.

Cependant, je tiens à remercier très spécialement :

- Mon père, qui a toujours su être là lorsque nous avions eu besoin de lui et qui ne cesse de s'investir pour notre réussite,
- Ma mère, qui occupe une place spéciale dans ma vie,
- Mes frères et sœurs pour leur soutien constant,
- Mes proches, amis et promotionnaires de formation.

Que par la grâce divine, je puisse, à mon tour, vous retourner un temps soit peu tout ce que vous m'avez apporté de bien.

GLOSSAIRE DES ABREVIATIONS

- **OCDE** : Organisation de Coopération et de Développement Economique
- **CCA** : Contrôle de la Circulation Aérienne
- **UE** : Union Européenne
- **OACI** : Organisation de l'Aviation Civile Internationale
- **ALSS** : Aéroport Léopold Sédar Senghor
- **SNCF** : Société National des Chemins de fer Français
- **RFF** : Réseau Ferré de France
- **TOC** : Train Operating Companies
- **FAA** : Federal Aviation Administration
- **IATA** : International Air Transport Association
- **ATAF** : Association des Transporteurs Aériens de la zone Franc
- **CAFAC** : Commission Africaine de l'Aviation Civile
- **ASECNA** : Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar
- **OHADA** : Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique
- **ANACS** : Agence Nationale de l'Aviation Civile du Sénégal
- **ADS** : Agence des Aéroports du Sénégal
- **AIBD :** Aéroport International Blaise Diagne
- **HAALSS** : Haute Autorité de l'aéroport Léopold Sédar Senghor
- **ANAMS** : Agence Nationale de la Météorologie du Sénégal
- **OMM** : Organisation Météorologique Mondiale
- **SAA** : South African Airways
- **RASD** : République Arabe Sahraouie Démocratique
- **OCAM** : Organisation Commune Africaine et Malgache

INTRODUCTION

INTRODUCTION

La croissance du transport aérien international s'est faite dans le cadre d'un régime de réglementation complexe, depuis la conclusion de la conférence de Chicago de 1944[1]. Faute d'accord, à cette époque, sur la manière dont le marché des services aériens devait être réglementé, les accords bilatéraux entre pays se sont multipliés. Ces accords, généralement restrictifs, ont permis d'exercer un contrôle sur l'accès au marché, les tarifs et le niveau de service.

Ce système n'a probablement guère freiné au début le développement du transport aérien, mais à mesure que la technologie et les marchés ont évolué, les limites de ces accords bilatéraux sur les services aériens sont clairement apparues. La rapide déréglementation du marché américain du transport aérien, à partir de 1978, a donné le coup d'envoi d'une réforme internationale, tant dans le secteur du fret que dans celui du transport de voyageurs.

Des progrès considérables ont été accomplis, depuis cette époque, dans la libéralisation du transport aérien international. Certains de ces changements sont intervenus par le biais de la renégociation d'accords bilatéraux, qui a permis d'éliminer de nombreuses entraves à la concurrence.

La politique américaine du "ciel ouvert" a concrétisé une nouvelle approche des marchés internationaux. À partir du début des années 1990, elle a permis aux États-Unis de signer avec de nombreux partenaires commerciaux des accords bilatéraux libéraux types constituant un cadre commun. Cette politique du "ciel ouvert" est un remarquable exemple de libéralisation bilatérale : 73 accords ont été signés à ce jour.

[1] La convention établit les règles de l'air, règles pour l'immatriculation des aéronefs, la sécurité, et précise les droits et devoirs des pays signataires en matière de droit aérien relatif au transport international.

Impact de la déréglementation des activités aériennes sur les compagnies

Les problèmes de concurrence ou de signatures d'accords de coopération entre les compagnies aériennes, ou l'avenir même des compagnies sont régulièrement relatés, à intervalles rapprochés, par l'actualité. Parmi les profondes mutations qu'enregistre actuellement le transport aérien, la transformation des cadres juridiques apparait comme l'une des plus importante et le maitre mot en l'occurrence est bien celui de « déréglementation » (Deregulation en anglais) ou encore celui de libéralisation.

Il n'est pas inutile de préciser même succinctement ce que recouvre cette notion, notamment dans le contexte européen duquel le cas français est totalement dépendant et d'examiner les répercussions géographiques de ces mutations juridiques sous l'angle des aéroports et des réseaux en laissant partiellement de coté les aspects commerciaux et concurrentiels entre les lignes. Le terme de déréglementation évoque le passage d'un système réglementé à un système qui ne l'est plus ; en ce sens il abuse quelque peu dans la mesure où le transport aérien reste tout de même régi par un minimum de règlements ne serait –ce qu'en matières d'autorisation de vol et de sécurité. Il ne concerne en fait que l'aspect commercial du transport aérien.

L'évolution actuelle est marquée par le passage d'une réglementation strictement étatisée à la loi du marché et à la libre concurrence. Aussi est il préférable de s'en tenir au terme de libéralisation dans le sens d'une libéralisation de l'accès au marché. C'est en 1978 aux Etats Unis et en 1987 en Europe que le transport aérien est réglementé par les conventions internationales de Paris(1919) et de Chicago(1944) lesquelles affirment d'une part la totale souveraineté des Etats sur le contrôle de leur espace aérien national et d'autre part la réglementation des liaisons internationales par un système d'accords bilatéraux entre Etats (répartition de l'offre de sièges, partage des recettes entres les compagnies, limitations du droit d'accès aux aéroports à certaines compagnies).

Impact de la déréglementation des activités aériennes sur les compagnies

Les résultantes majeures en ont été la constitution de compagnies d'Etat, un cloisonnement du marché et, pour l'établissement des liaisons internationales, la préférence accordée à un aéroport dans chaque Etat. Au cours des dix dernières années, les plus grandes compagnies aériennes ont renforcé leurs réseaux de services pour faire face à l'évolution de la concurrence. La multiplication des alliances stratégiques marque le début de la restructuration du paysage du transport aérien mondial.

Les discussions sur le transport aérien se concentrent en général sur le transport de passager et/ou de fret. Les principes de base qui ont facilité la mise en place de ce transport et ainsi malheureusement ignorés de même que l'importance grandissante du transport aérien dans ses divers aspects sont autant d'intérêts et de motifs pour analyser ce sujet.

Ce travail sera organisé autour de trois grands axes :

- ✓ Dans une première partie de poser la réglementation régissant le transport aérien sénégalais mais aussi identifier les différents acteurs du secteur et leur rôle dans la régulation du transport aérien.

- ✓ Dans une seconde partie, nous tenterons de faire une analyse SWOT de la déréglementation du transport aérien sur la compétitivité de la plateforme aéroportuaire.

- ✓ En dernière partie, nous essayerons d'évaluer l'étendue des projets mis en place dans la sous région africaine par rapport au reste du monde ainsi apporter notre point de vue pour une meilleure compétitivité de la plateforme aéroportuaire sénégalaise.

PREMIERE PARTIE:

CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE

CHAPITRE I : LE CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE

Dans cette première partie de notre étude, nous aurons à évoquer les cadres théoriques et méthodologiques qui nous ont permit de mener à bien notre étude, sur quoi nous avons fondé notre étude et la manière à laquelle elle a été menée, telles sont les questions qui trouveront leurs réponses dans cette partie.

I.1. LE CADRE THEORIQUE

Les bases de l'étude sur «Quelle est la problématique rencontrée par les aéroports face à la déréglementation de l'activité aérienne ? » reposent sur une phase théorique permettant d'abord une analyse des grands points, puis une description du problème. Ainsi dans ce chapitre nous aborderons l'aspect théorique, la problématique, les objectifs (général et particulier) de recherche, les hypothèses et la pertinence du sujet, enfin nous terminerons par une définition des concepts.

I.1.1. LA PROBLEMATIQUE

La théorie économique dominante considère que la réglementation du marché est nécessaire pour garantir le maintien de la concurrence et pour combattre la constitution de monopole et de trusts[2]. Toutefois certaines écoles de pensée, telle « l'école de Chicago » ont contesté la menace que ferait planer le monopole sur la concurrence. Selon la théorie dite « des marchés contestables », l'entreprise qui dispose d'un monopole dans un secteur d'activité est soumise à la concurrence des entreprises inexistantes mais potentielles : c'est-à-dire que si elle tend à profiter de sa situation (par exemple en pratiquant des prix très élevés ou en

[2] Une entreprise ayant un monopole

négligeant la qualité de ses produits), elle risque de permettre l'émergence d'entreprises concurrentes jusqu'alors inexistantes.

Selon ces auteurs, il faut au contraire absolument déréglementer pour maintenir la concurrence, afin que tous les obstacles susceptibles d'empêcher l'émergence d'entreprises contestataires soient éliminés. Cette politique a été parfois appliquée durant les années 1980 dans les secteurs dont on souhaitait qu'ils soient soumis à une concurrence plus importante, dans le secteur bancaire et des transports notamment.

La dérèglementation a été importante à partir des années 1970, en particulier aux États-Unis dans le transport aérien pour commencer. C'est le secteur dans lequel la règlementation avait été poussé le plus loin et où le besoin de la dérèglementation s'est donc fait sentir le plus tôt.

Depuis sa fondation, la Chambre de commerce internationale (ICC) plaide la cause d'une liberté accrue des mouvements internationaux de marchandises et de capitaux. Dans ce contexte, ICC est favorable à une plus grande liberté des échanges de services aériens dans le monde, à des conditions de concurrence qui soient transparentes pour tous les utilisateurs du système de transport aérien. Au vu des changements accélérés de l'environnement économique, engendrés par la libéralisation du commerce, la mondialisation et le commerce électronique, il est de plus en plus clair que les accords bilatéraux sur les services aériens, malgré les améliorations progressives qu'ils ont amenées, ne peuvent plus à eux seuls répondre aux besoins en rapide évolution des compagnies aériennes, des utilisateurs et de l'économie mondiale.

L'efficacité du transport aérien se trouverait améliorée par la création de marchés plus ouverts et par une flexibilité accrue en matière de participation étrangère au capital des compagnies aériennes. Compte tenu de l'importance du transport aérien pour la facilitation de l'activité économique, la poursuite de sa

libéralisation profiterait également à l'efficacité des secteurs qui utilisent ses services.
De nombreux gouvernements nationaux recherchent activement des marchés plus ouverts pour leurs transporteurs aériens. Des blocs économiques régionaux tels que l'Union Européenne (UE) ont éliminé sur leur territoire les restrictions économiques pesant sur la propriété des compagnies aériennes et sur leurs activités.

Des institutions internationales telles que l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) militent désormais pour la libéralisation du transport aérien. La Chambre de Commerce, dans le cadre de son soutien à une plus grande liberté des échanges de services aériens dans le monde, notait dans sa déclaration de politique générale de 1997, "Convergence des lois et des politiques de la concurrence dans le domaine du transport aérien", le nombre croissant d'alliances transnationales entre compagnies aériennes, ainsi que les facultés de mise en œuvre de politiques unilatérales de la concurrence, qui déterminent un manque de cohérence des régimes applicables au transport aérien et des incertitudes pour les utilisateurs et les compagnies aériennes.

Elle réaffirme dans ce contexte que des efforts doivent être entrepris afin de réduire ces divergences et renforcer ainsi la stabilité et la prévisibilité du cadre juridique dans lequel s'inscrit l'activité de plus en plus mondialisée des compagnies aériennes. Les contraintes imposées par les infrastructures peuvent aussi être un obstacle à l'entrée sur le marché du transport aérien. De nombreux aéroports fonctionnent à pleine capacité et l'efficacité du Contrôle de la Circulation Aérienne (CCA) est limitée par de sérieux goulets d'étranglement.

Une libéralisation accrue du transport aérien augmenterait la demande, ce qui devrait entraîner de nouvelles pressions sur la capacité des aéroports et à y répondre efficacement. Ainsi, la Chambre de Commerce Internationale appelle instamment les gouvernements à considérer comme une question prioritaire la

nécessité d'améliorer la technologie du contrôle de la circulation aérienne et de développer l'infrastructure aéroportuaire. En l'absence de solutions efficaces sur ces points, la croissance économique en général se trouverait gravement entravée.

Les fermetures nocturnes locales ou nationales d'aéroports en raison du bruit, notamment en Europe, peuvent entraver indûment l'exercice des droits fondamentaux d'accès au marché. Par conséquent, il est conseillé aux gouvernements d'appliquer la résolution de l'OACI sur une approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs lors de l'instauration de restrictions aux activités des aéroports.

Les monopoles sur les opérations au sol peuvent également constituer un frein à la prestation de services aériens sur une base commerciale. Les opérations au sol devraient être ouvertes à la concurrence et retirées des mains des transporteurs nationaux pour être privatisées. L'Afrique quant à elle, a commencé son expérience dans la pratique de la libéralisation des services aériens en 1988 avec la Déclaration Ministérielle de Yamoussoukro.

Cette déclaration prévoit l'intégration des compagnies aériennes africaines, la souplesse dans l'octroi de la cinquième liberté, l'amélioration de la gestion des compagnies aériennes, le financement des activités en matière de transport aérien, le système de distribution des produits, le bruit des aéronefs et le mécanisme de suivi. Dans le contexte de mondialisation actuel, l'aviation civile internationale nécessite transparence, renforcement et coopération.

C'est pour répondre à cette exigence que le Sénégal a procédé à la restructuration de son aviation civile afin de la rendre plus opérationnelle, plus efficace afin de la hisser aux standards internationaux de l'OACI.

Pour ce faire, certaines questions mériteraient d'être posées :

Impact de la déréglementation des activités aériennes sur les compagnies

- ✓ Quelle est la problématique rencontrée par les aéroports face à la déréglementation de l'activité aérienne ?
- ✓ Quelles sont les contraintes tarifaires liées à cette déréglementation ?

Cependant, il nous sera nécessaire de poser certaines hypothèses quant aux moyens qu'il faudra mettre en œuvre pour faire face à la déréglementation de ce secteur.

I.1.2.LES OBJECTIFS DE RECHERCHE

I.1.2.1.L'OBJECTIF PRINCIPAL

L'objectif principal de ce travail est orienté dans la gestion du transport aérien international volet réglementation. Il a pour inclination d'apporter des réponses aux problèmes d'équilibre au niveau de la plate forme aéroportuaire et de la sûreté dans l'aviation civile internationale.

I.1.2.2.LES OBJECTIFS SPECIFIQUES

Quant aux objectifs spécifiques de cette étude, ils viseront à :

- ✓ Présenter le cadre juridique et organisationnel du transport aérien international de même que l'organisation de la plate forme aéroportuaire.

- ✓ Montrer le processus d'exploitation du transport aérien international

- ✓ Apporter une contribution dans la gestion de la sûreté et de la sécurité, dans le transport aérien international à travers des perspectives générales applicables au niveau des plates formes aéroportuaires.

I.1.3.LES HYPOTHESES ET LA PERTINENCE DU SUJET

Pour ce faire nous poserons certaines hypothèses.

- ✓ **Hypothèse 1 :** La théorie économique soutient qu'il faut déréglementer pour maintenir la concurrence
- ✓ **Hypothèse 2 :** La libéralisation du transport aérien a entrainé la naissance des alliances entre compagnies aériennes et donc la fin des monopoles
- ✓ **Hypothèse 3 :** Les alliances ont conduit à l'avènement des compagnies « Low Cost »[3], la « charterisation »[4] et la politique de « Yield Management »[5].

Ainsi nous avons choisi comme indicateurs :

- ✓ Le nombre d'alliance dans le secteur
- ✓ Le volume de trafic aérien
- ✓ Le nombre de passagers transportés

Il s'agira pour nous de contribuer à l'identification des contraintes observées face à la déréglementation du transport aérien sur les aéroports et ainsi proposer un certains nombre de solutions applicable au sein de l'aéroport international Léopold Sédar Senghor.

---

[3] L'entreprise propose des prix attractifs en minimisant ses couts fixes et ses coûts variables.

[4] Un charter est un avion d'une compagnie aérienne, affrété (loué) par un ou plusieurs voyagistes (ou tour opérateur), un comité d'entreprise.

[5] C'est un système de gestion des capacités disponibles telles des chambres en hôtellerie ou des sièges dans le transport aérien, qui a pour objectif l'optimisation du chiffre d'affaires

I.1.4.LA PERTINENCE DU SUJET

Ce thème est intéressant en ce sens qu'il nous permet d'une part, d'approfondir nos connaissances à l'échelle internationale et, d'autre part, de pouvoir également apporter des éventuelles propositions pour ALSS. Néanmoins, la pertinence véritable de ce thème réside dans le fait de la gestion de la plateforme aéroportuaire ainsi que celle de ses utilisateurs

I.2. REVUE CRITIQUE DE LA LITTERATURE

Le terme de déréglementation (traduction de l'anglais « dérégulation ») est apparu dans la décennie 1980 en Europe. Dans l'esprit de nos concitoyens, il a été largement associé aux réformes d'inspiration ultralibérales menées aux États-Unis par l'administration Reagan et au Royaume-Uni par les gouvernements Thatcher puis Major. Cette identification est quelque peu abusive dans la mesure où ces réformes particulièrement brutales ne constituent pas le seul moyen de remettre en cause des monopoles ou des positions dominantes jugés abusifs.

En pratique, même si les principes sont communs, les évolutions regroupées sous ce vocable se traduisent dans les faits par différents degrés de remise en cause. Il faut avant tout interpréter ce terme comme toute action de modification du cadre réglementaire de la gestion et du développement des réseaux. Il ne s'agit pas d'un abandon pur et simple de ce cadre réglementaire: aucun système ne vit sans règle…

Le sens général des réformes observées est celui du passage d'un rôle de gestionnaire à celui de régulateur et/ou d'instance d'arbitrage pour les collectivités publiques. Du point de vue du législateur, la grande variété de réformes dont nous tenterons de rendre compte sous forme typologique dans un premier temps, vise à rationaliser la gestion des services (qu'ils soient organisés

en réseaux ou non) et à la rendre in fine moins dépendante de financements publics, tout en facilitant l'accès des utilisateurs à des prestations mieux adaptées à leurs demandes.

On cherche donc autant que possible à supprimer toute rigidité (souvent synonyme de gestion publique) en rapprochant le niveau de décision du terrain et en faisant appel le cas échéant à des entrepreneurs privés, considérés a priori comme plus réactifs et plus soucieux que la puissance publique de l'efficacité de leurs investissements.
Nous nous intéresserons plus particulièrement aux réseaux de transport. La structure des réseaux, au sens d'ordonnancement de l'offre dans l'espace et dans le temps, bien que non visée spécifiquement par les réformes, est révélatrice des formes d'adaptation des gestionnaires aux nouvelles règles.

Elle révèle également des difficultés non envisagées, qu'elles soient d'ordre technique ou organisationnel. Nous en envisagerons quelques-unes dans les domaines ferroviaire et aérien.

Un survol de la littérature spécialisée montre que l'analyse des effets de la déréglementation semble être du ressort quasi-exclusif d'économistes et de quelques géographes anglosaxons dont les approches sont souvent proches de celles de premières citées. Elle est généralement fort peu territorialisée, le réseau semblant être déconnecté de son environnement géographique. Ce type d'approche doit être complété par des travaux davantage axés sur les conséquences spatiales de la déréglementation,

C'est d'autant plus qu'un certain nombre de réformes ont eu pour effet de redécouper les réseaux selon une base géographique (le territoire peut alors devenir une contrainte) et que les choix opérés par les exploitants (qu'ils soient « historiques » ou nouveaux entrants) ont loin d'avoir été neutres pour les territoires desservis. L'Europe a fait le choix d'une déréglementation ne remettant pas en

cause la position des exploitants « historiques » Nous utiliserons la terminologie établie par Nicolas Curien dans sa théorie dite des trois couches. Trois types principaux de réforme ont pu être observés dans le domaine des transports depuis les années 1970:

- La désintégration (au sens littéral du terme) des opérateurs jusque-là en position de monopole: il s'agit de faire correspondre l'organisation des opérateurs de réseau avec le découpage fonctionnel souhaité, en découplant par exemple la gestion du réseau-support de celle des réseaux-services.

C'est le principe sur lequel s'appuie la déréglementation des chemins de fer en Europe, initiée par la directive n° 91/440 de 1991: doivent désormais être dissociés un exploitant de services (appelé à être concurrencé par de nouveaux entrants ou des compagnies tierces) et un gestionnaire d'infrastructure. Ce dernier doit attribuer des sillons sans favoritisme, tout en percevant un droit de péage. En France, ces deux rôles sont respectivement dévolus à la SNCF et au Réseau ferré de France (RFF), créé en 1997;

- La privatisation, avec ou sans démembrement du réseau: on change le statut de l'opérateur en place. La compagnie nationale, bénéficiant jusque-là du monopole naturel, est mise en vente soit en entier, soit après découpage en un nombre variable d'entités. C'est arrivé aussi bien dans l'aérien que dans le maritime et le ferroviaire, voire pour le transport routier de voyageurs ou de marchandises. La privatisation ne signifie pas nécessairement un désengagement brutal de l'État, ce dernier reprenant fréquemment les dettes des opérateurs et maintenant des concours financiers pour l'équilibrage des comptes d'exploitation;
- L'ouverture du marché à la concurrence sans remise en cause formelle des opérateurs en place: cela passe par exemple par la mise en appel d'offres de lignes ou de sous réseaux jusque-là gérés par une compagnie en situation de monopole ou par l'introduction de nouveaux entrants sur un marché sans remise en cause des droits de desserte des opérateurs «

historiques ». Le premier cas de figure concerne par exemple les transports ferroviaires régionaux en Allemagne ou en Suède. Le second cas de figure se rencontre couramment dans l'aérien, avec des fortunes diverses pour les nouveaux entrants, trop souvent pénalisés par le maintien des compagnies en place dans leurs droits de trafics antérieurs.

Certaines opérations combinent plusieurs types de réforme. Ainsi, dans le cas des chemins de fer du Royaume-Uni, on a assisté en même temps à une privatisation avec démembrement, à une désintégration et à une mise en concurrence par appel d'offres des repreneurs avec des franchises à durée limitée (à 7 ou 14 ans au départ). On a même été jusqu'à privatiser

- Cas unique – le gestionnaire de l'infrastructure avant de revenir en arrière en 2002, suite à de nombreux problèmes de sécurité sur le réseau. La voie privilégiée en Europe pour la déréglementation des transports a été une combinaison de la première et de la troisième citées ci-dessus, à savoir la désintégration et l'ouverture du marché. Le choix a été fait d'un maintien en place des exploitants « historiques » et de leurs droits d'accès au réseau support, les nouveaux entrants devant s'accommoder des capacités résiduelles de ce dernier que les États n'ont pas forcément cherché à développer. On peut donc se demander comment une concurrence a pu se mettre en place et se maintenir dans des conditions d'accès aussi peu favorables.

La fin d'un système à opérateur unique soumis à une très forte réglementation oblige les États à mettre en place de nouveaux garde-fous afin de préserver un traitement égal des différents intervenants et le respect des obligations énoncées par les cahiers des charges. Ainsi, en cas de désintégration et de mise en concurrence des services, on crée le plus souvent une instance de régulation chargée de veiller au traitement équitable de l'ensemble des exploitants par le gestionnaire de

l'infrastructure (dans l'attribution des sillons ferroviaires par exemple) mais aussi au respect par l'ensemble des exploitants de leur cahier des charges et de leurs obligations de service public.

C'est le rôle du « Rail regulator » en Grande-Bretagne par exemple. Ce type d'organisation n'est pas propre aux transports. On le retrouve également dans le domaine de la distribution d'électricité, d'eau ou de gaz, des télécommunications, etc. Des limites techniques sont de plusieurs ordres: limites de capacité des réseaux supports, risques liés à la désintégration des réseaux, risques de remise en cause de dessertes jugées non rentables ou de dé péréquation[6] tarifaire, etc.

- La capacité des réseaux-supports peut limiter les effets d'une politique d'ouverture aux tiers: Les réseaux sont riches en goulets d'étranglement qui déterminent de fait la capacité de l'ensemble d'un axe. C'est le cas des nœuds ferroviaires majeurs et des aéroports les plus importants. C'est dans le domaine du transport aérien que les limites ont été le plus rapidement atteintes, du fait des stratégies suivies. Les aéroports des grandes métropoles, recherchés par une partie des nouveaux entrants, ont rapidement atteint leur plafond de capacité.

  Cette limite est d'autant plus facilement atteinte que la demande des transporteurs porte toujours sur les mêmes périodes de pointe. S'y ajoute la quasi-impossibilité de reprendre des créneaux horaires aux compagnies en place contre leur volonté (« droit du grand-père ») et la difficulté d'agrandir les aéroports compte tenu de la résistance des populations riveraines et de la montée de la sensibilité environnementale. Toute opération d'extension des infrastructures aéroportuaires prend de toute

[6] C'est un mécanisme de redistribution qui vise à réduire les écarts de richesse et les inégalités, mais au détriment d'une transparence sur les coûts réels ce qui peut biaiser les décisions.

façon un minimum de temps voisin de cinq années, et qui peut largement dépasser la décennie dans de nombreux cas de figure.

Dans ce contexte de pénurie, les nouveaux entrants ont pu préférer une implantation dans des aéroports secondaires jusque-là voués à l'aviation générale et aux charters (Londres-Luton, Beauvais, Francfort – Hahn, Charleroi, Bergame, etc.) ou dans des aéroports en position « barycentrale » par rapport au territoire desservi, bénéficiant d'un espace aérien dégagé: Clermont-Ferrand en France, Memphis (Tennessee) ou Louisville (Kentucky) aux États-Unis.

Ceux qui ont préféré rester dans les grands aéroports n'ont pas bénéficié d'un nombre suffisant de créneaux (ou slots) pour s'imposer, tandis que les compagnies en place pouvaient jouer la carte de la fréquence en opérant des réaffectations de créneaux en interne. Ainsi, Air France a pu réagir efficacement en 1996, pour contrer une concurrence de plus en plus agressive, en fermant 18 liaisons au départ de Paris et en réaffectant les créneaux ainsi récupérés sur les lignes intérieures les plus importantes qui bénéficient désormais d'une navette cadencée à l'heure ou à la demi-heure.

Dans le domaine du transport ferroviaire, ce sont les nœuds principaux, quelques corridors saturés et certains points-frontières qui constituent des obstacles à l'ouverture des réseaux à la concurrence. Seule leur (coûteuse) résorption permettra de créer des capacités résiduelles d'importance suffisante pour susciter une compétition conforme aux espérances des décideurs politiques. On peut d'ailleurs considérer que le rôle de l'État aménageur sera désormais de créer ces capacités supplémentaires.

- La désintégration des monopoles « naturels » peut créer des difficultés de fonctionnement: c'est un risque que soulevaient dès le début des années 1990 les compagnies ferroviaires européennes, généralement hostiles à la

dissociation entre gestionnaires d'infrastructures et exploitants. Le bon fonctionnement d'un réseau repose en effet sur l'adéquation la plus grande entre l'infrastructure et les mobiles qui la parcourent. Si l'on souhaite accélérer les trains sur un parcours donné, on peut jouer sur l'infrastructure (tracé, qualité de la voie, système d'espacement des trains) mais aussi sur le matériel roulant ou sur les deux en même temps.

Le choix de la combinaison à retenir repose sur un calcul économique global. En cas de remise en cause de l'intégration, on s'expose à ce qu'il y ait des divergences de vue entre gestionnaire du réseau support et exploitants des services. Le premier a une vision globale du réseau, il raisonne à long terme et développe de fait ses propres critères de choix d'investissement. Les seconds visent à augmenter les performances sur le court terme pour faire des gains de productivité et pour fiabiliser leur exploitation. Ils raisonnent à l'échelle de leur réseau-services.
Dans le cas extrême, rappelons-le- du chemin de fer au Royaume-Uni, des conflits ont pu éclater entre les Train Operating Companies (TOCs)[7] et le gestionnaire des infrastructures, à propos de retards d'investissement pénalisants. Le choix japonais de non désintégration visait à éviter ce type de discordance. On constate enfin qu'en Allemagne éclosent de nouvelles formes de partenariat régionalisées entre gestionnaire d'infrastructures et exploitants afin de coordonner les investissements dans le temps et dans l'espace.

- Les risques liés à la dé péréquation, l'existence d'un opérateur national en situation de monopole et soumis à des obligations de service public permettaient de tolérer des déficits d'exploitation sur une partie du réseau au nom du lien social ou de l'aménagement du territoire, en contrepartie d'excédents substantiels sur le reste des lignes desservies. Cette combinaison avait l'avantage de limiter la charge financière du soutien

[7] Concessionaire dans le secteur ferroviaire

aux liaisons déficitaires par la puissance publique. Dans la mesure où l'objectif politique devient la facilitation de l'accès des tiers au réseau et la mise en concurrence de l'exploitant en place, ce dernier ne peut plus se permettre d'opérer la péréquation de fait entre liaisons rentables et déficitaires, sous peine d'être pénalisé dans la compétition qui s'annonce.

Un contrat de service public s'avère donc nécessaire entre la collectivité et l'opérateur retenu pour assurer le financement d'un service déficitaire. C'est la philosophie de la réforme des chemins de fer dans l'Union Européenne. Même si un appel d'offres peut être réalisé avec sélection du prestataire demandant la moindre subvention d'exploitation, cette nouvelle situation implique de nouveaux coûts pour la puissance publique. Dans un contexte de rareté budgétaire, la dé péréquation peut déboucher in fine sur l'écrémage des dessertes non rentables ou sur une substantielle augmentation des tarifs. La combinaison entre les formes de déréglementation choisies et la plus ou moins grande facilité technique de mise en œuvre peut déboucher sur des organisations nouvelles, plus ou moins originales par rapport à ce qui était pratiqué jusqu'alors.

L'organisation en « hubs & spokes » en constitue l'exemple le plus emblématique, dans la mesure où elle est présentée par plusieurs auteurs comme une conséquence de l'ouverture du marché (Mouhot, 1990; Molin, 1997; Varlet, 1997; O'Kelly, 1998 et DGAC, 1999). Mais on a également pu noter des « stratégies d'évitement » par rapport aux goulets d'étranglement et autres obstacles techniques déjà évoqués.

La combinaison des deux peut déboucher sur une concurrence qui ne s'exerce pas forcément là où on l'attendait au départ. Nous focaliserons principalement notre analyse sur les cas de figure où il y a remise en cause d'opérateurs en place par de nouveaux entrants sans redistribution des droits d'accès au réseau déjà acquis.

Impact de la déréglementation des activités aériennes sur les compagnies

Les stratégies des opérateurs « historiques » s'appuient sur la maîtrise des droits de trafic au droit des nœuds les plus importants du réseau. Que l'on se situe dans l'aérien ou dans le ferroviaire, la maîtrise des droits de trafic sur les axes les plus importants ou sur les plaques tournantes majeures du réseau confère un avantage décisif dès le départ vis-à-vis de la concurrence Dans le domaine de l'aérien, elle a permis la constitution des grands « hubs » intercontinentaux (ou gateways) sur les plates-formes aéroportuaires largement dominées par une compagnie (Heathrow pour British Airways, Roissy pour Air France, Amsterdam Schiphol pour KLM, etc.).
La quasi-saturation de ces aéroports par un seul groupe (compagnie + filiales régionales + partenaires et franchisés alimentant le « hub ») interdit le déploiement d'un pôle de concurrence suffisamment important pour être crédible.

L'échec cuisant sur le marché français du groupe SAir (7) en 2002, qui n'a pas pu aller au-delà des 30% de droits de trafic sur la plate-forme d'Orly et qui n'a pu accéder convenablement à Roissy, montre que le « ticket d'entrée » sur le marché des grands réseaux est quasi inabordable sans une remise en cause des droits acquis qu'aucun pays, aussi libéral fût-il, ne s'est risqué à entreprendre (Zembri, 2000 & 2003).

Les compagnies en place profitent également de leur important capital de droits de trafic pour le redéployer d'une liaison à l'autre, instaurant notamment des navettes cadencées là où les concurrents ne peuvent aligner qu'une poignée d'allers-retours par jour. Ces réactions sont de nature à pérenniser la fréquentation de la clientèle Affaires qui est, comme chacun le sait, la plus rémunératrice.

II : CADRE METHODOLOGIQUE

Si le cadre théorique répond au pourquoi de l'étude, le cadre méthodologique quant à lui répond au comment. Il s'agit de démontrer comment nous sommes parvenus à réaliser cette étude. Ainsi, pour mener à bien notre projet, nous avons jugé nécessaire de déterminer au préalable :

- Le Cadre de l'étude ;
- La délimitation du champ d'application de l'étude ;
- Les méthodes de recherches ;
- Et enfin les difficultés rencontrées.

II.1. CADRE DE L'ETUDE

Notre étude porte sur «Quelle est la problématique rencontrée par les aéroports face à la déréglementation de l'activité aérienne ? » et s'applique à un cadre général d'organisation des aéroports dans le monde. Pour illustrer concrètement le contenu de nos recherches, nous nous sommes proposés de nous inspirer du cas de l'Aéroport International de LSS pour proposer des solutions.

II.1.1. LOCALISATION GÉOGRAPHIQUE

L'Aéroport International de Dakar-Léopold Sédar Senghor ou Aéroport de Dakar est un aéroport situé à proximité du village de Yoff, commune située au nord-ouest de la capitale Dakar (code AITA : DKR • code OACI : GOOY). Il s'agit du principal aéroport du Sénégal. Construit à proximité du village de Yoff, il a longtemps porté le nom de Dakar-Yoff, aujourd'hui remplacé par celui de l'ancien président du Sénégal, Léopold Sédar Senghor. Depuis une dizaine d'années, on observe une croissance moyenne régulière de 7% par an. 35 000 mouvements d'avions sont enregistrés au cours de l'année, avec un trafic passagers de 1,2 million de personnes.

C'est le premier aéroport de l'UEMOA pour le trafic passager. Il se place au huitième rang en Afrique, devancé par Johannesburg et les aéroports du Maghreb.

II.1.2.POPULATION

Estimée à environ 12 millions habitants en 2010, dont près du quart vit dans l'agglomération dakaroise, elle est composée d'une vingtaine d'ethnies, ayant chacune sa propre langue. Les Wolofs, les plus représentés (40 %), sont présents dans tout le pays, en particulier dans le centre, au nord et le long du littoral Dakar - Saint Louis. Agriculteurs et commerçants, de confession musulmane pour la plupart. Les Lébous, établis en communautés de pêcheurs dans la presqu'île du Cap-Vert et à Saint Louis leurs sont apparentés. La langue wolof est parlée par les trois-quarts de la population

Les Pulaar (25 %), composés de Foulbés, Peuls et Toucouleurs, dont le nord du Sénégal, le Fouta Toro, foyer historique de propagation de l'Islam au Sénégal, constitue le berceau culturel, sont très actifs dans les domaines du commerce, de l'élevage et de l'agriculture irriguée. Ils peuplent la vallée du fleuve Sénégal ainsi que la zone du Ferlo.

Les Sérères (16 %) sont moins dispersés que les autres ethnies. On les retrouve dans le Sine-Saloum, le long de la Petite-Côte, le centre du pays et au nord-ouest de la Gambie. Ils sont à majorité musulmans, sauf au niveau de la Petite-Côte.
Les Diolas (5 %) se retrouvent en Casamance, mais aussi en Gambie et en Guinée-Bissau. Orientés plutôt vers la riziculture, ils sont majoritairement animistes et/ou chrétiens au niveau de la basse Casamance (Ziguinchor, Oussouye, Cap Skirring), musulmans plus au nord et à l'est.

En dehors de ces grands groupes ethniques, on trouve les Mandingues au Sénégal Oriental, les Soninkés (50 000 personnes) très présents à l'est du pays et dans les zones limitrophes du Mali et de la Mauritanie, les Bassari et Bédik vivant surtout de la culture du mil et du maïs, de la cueillette et de la chasse, entre la frontière guinéenne et les limites du parc national de Niokolo-Koba. La population sénégalaise connaît une augmentation rapide. Les moins de 20 ans représentent 55

% de cette population dont le taux annuel de croissance est de 2,8 %. Dakar compte environ 2,5 millions d'habitants. Viennent ensuite par ordre d'importance Thiès et Kaolack, puis Saint-Louis, Rufisque, Ziguinchor et Diourbel.

II.2.DÉLIMITATION DU CHAMP DE L'ÉTUDE

Il convient d'emblée de relever la complexité de cette étude portant sur «Quelle est la problématique rencontrée par les aéroports face à la déréglementation de l'activité aérienne ? », Car une telle réflexion requiert à la fois la disponibilité et la maîtrise de données sur l'exploitation technique de la gestion du trafic aérien ou tout ce qui s'attache au domaine de l'aviation civile internationale.

Un travail de recherche qui nécessite d'être en contact permanent avec les professionnels du secteur pour bien asseoir les mécanismes. A défaut d'obtention d'un stage pratique, nous délimitons notre étude sur un plan théorique basé sur les statistiques et applications des règles de fonctionnement au niveau des aéroports internationaux.

II.2.1.LES METHODES DE RECHERCHE

La méthodologie adaptée pour effectuer ce travail, portera sur une collecte d'information relative à cette déréglementation et les effets induits, l'exploitation et l'analyse des données recueillies des entretiens avec les professionnels du secteur. Pour mener à bien notre étude, nous nous sommes basés sur les différentes techniques de recherches que sont :

- La recherche documentaire ayant un rapport direct avec notre thème. Ceci nous a conduit à visiter la médiathèque d'une Organisation Non Gouvernementale dénommée Enda Tiers Monde qui regorge de nombreux ouvrages ayant un lien avec notre thème

- Nous avons également consulté des moteurs de recherches sur internet (cela a fourni des informations récentes et importantes sur le sujet) ;
- Les conseils de certains experts logisticiens enseignant dans notre école, certains supports nous ont aussi beaucoup aidés.
- La combinaison de ces éléments et nos connaissances personnelles en transport aérien et en logistique, ajoutée à l'exploitation des mémoires que nous avons pu consulter, ont permis d'aboutir à cette étude .

II.2.2.LES DIFFICULTES RENCONTREES

Notre démarche n'a pas été conduite en toute facilité. La complexité de notre sujet et la volonté de l'adapter à l'évolution de la Société actuelle nous a causé d'énormes problèmes avec les Agents chargés de nous recevoir pendant notre enquête.

Cela s'explique par le fait que, de nos jours avec les problèmes de sécurité et de sûreté qui se posent, le personnel qui y travaille reste assez vigilant pour ce qui est de donner des informations concernant ce secteur. Nous pouvons ajouter à cela la gestion du temps. Il fallait être régulièrement à l'école et se donner à la recherche de l'information nécessaire. Les coupures intempestives de courant et autres aléas étaient aussi un handicap non négligeable.

DEUXIEME PARTIE:

CADRE JURIDIQUE ET ORGANISATIONNEL

CHAPITRE II : LE CADRE JURIDIQUE ET ORGANISATIONNEL DU TRANSPORT AERIEN

Le transport aérien a subi de profondes mutations durant ces dernières années notamment par l'apparition des avions appelés « gros porteurs ». Cela se dénote à travers trois concepts essentiels qui sont les caractéristiques même de ce mode de transport :

- La Sécurité,
- La Fiabilité
- La Rapidité.

Cependant, nous ne pouvons pas nous appesantir sur ce thème sans parler des organes qui le régissent à savoir : les différentes conventions, les organismes de régulation, les organisations communautaires sous régionales ainsi que les organismes étatiques.

II.1. LES DIFFERENTES CONVENTIONS DANS LA GESTION DU TRANSPORT AERIEN

II.1.1. LA CONVENTION DE VARSOVIE

Elle a été signée en 1929, mais n'est entrée en vigueur qu'en 1933. Elle s'applique au niveau international, et concerne aussi bien le transport de personnes que celui de marchandises au plan aérien. Elle a comme particularité, son champ d'application ; dans ce sens que, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante,

si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre Partie même non Contractante.

II.1.2.LA CONVENTION DE GUADALAJARA

Elle a été signée le 18 septembre 1961 et est 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.

II.1.3.LA CONVENTION DE CHICAGO

Cette Convention a été signée en 1964 de même qu'elle organise le développement de l'aviation civile internationale. L'annexe 6 à la Convention de Chicago traite de la navigabilité des aéronefs. Elle a également été modifiée par le Conseil de l'Organisation Internationale pour rendre obligatoire, à compter de novembre 2003, les dispositifs de fermeture de la cabine de pilotage, ultimes barrières contre la menace d'agression de l'équipage et de prise de possession de l'aéronef par des terroristes.

Cependant, les États-Unis ont obligé, par la voix de la Federal Aviation Administration (FAA), toutes les compagnies aériennes qui fréquentent leur espace aérien à mettre en place un dispositif provisoire dès le 20 août 2002. Par ailleurs, certaines compagnies ont pris l'initiative de mobiliser des personnels de surveillance sur les vols qu'elles jugent sensibles.

II.2.LES ORGANISMES DE REGULATION DE TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL

II.2.1.ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI)

Cet organisme a été créé en 1944 par la convention de CHICAGO. Son but est d'offrir des recommandations visant à développer de manière harmonieuse le transport aérien civil en assurant les volets qui cadrent avec notre thème: SECURITE et SURETE.

II.2.2.INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA)

L'Association Internationale du Transport Aérien ou (IATA), en anglais International Air Transport Association est une organisation commerciale internationale de sociétés de transport aérien. Cette association, fondée à la Havane à Cuba en avril 1945, a son siège social situé à Montréal. En 2006, elle regroupait 230 compagnies qui représentaient 95 % du trafic mondial de passagers.

L'activité principale de l'IATA est la simplification des facturations entre les compagnies aériennes et les agents de voyages. L'IATA assigne des codes de 3 lettres aux aéroports et des codes de 2 lettres aux compagnies aériennes.

Ces codes sont utilisés dans le monde entier. Ils font aussi des règlements pour l'expédition d'articles dangereux et publient le manuel IATA de Règlement d'Articles Dangereux, une référence globalement reconnue par les compagnies aériennes transportant ou expédiant des produits dangereux.

II.2.3.L'ASSOCIATION DES TRANSPORTEURS AERIENS DE LA ZONE FRANC (ATAF)

L'Association des Transporteurs aériens de la zone Franc joue le même rôle que L'IATA sur les liaisons domestiques de même qu'avec le continent Africain et les territoires d'Outre Mer. L'une des particularités de l'ATAF est de réunir à la fois des compagnies effectuant des vols internationaux longs et moyens courriers et des compagnies assurant des liaisons intérieures.

A la solidarité entre membres de pays différents, entre compagnies de tailles variées, s'ajoute ainsi une complémentarité entre transporteurs internationaux et transporteurs opérant des lignes domestiques.
Cette complémentarité contribue largement au désenclavement des régions les moins favorisées dans la zone ATAF, elle permet également d'accompagner leur développement par la mise en place de moyens techniques et de formation de personnels qualifiés.

II.3.LES ORGANISMES COMMUNAUTAIRES SOUS RÉGIONAUX

II.3.1.COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE(CAFAC)

La CAFAC (Commission Africaine de l'Aviation Civile), portée sur les fonds baptismaux, à Addis-Abeba, il y a quarante ans, est une institution spécialisée de l'Union Africaine en matière d'aviation civile. Son siège est établi à Dakar. La Commission a pour objectifs de :

- Coordonner les questions d'aviation civile en Afrique et coopérer avec l'OACI ainsi qu'avec toutes les autres organisations et organismes assurant la promotion et le développement de l'aviation civile ;
- Promouvoir le développement de l'industrie de l'aviation civile en Afrique en vue de réaliser les objectifs de la Charte de l'Union Africaine de 1963 et du traité d'Abuja de 1991 ;

- Favoriser l'application des normes et pratiques recommandées de l'OACI en matière de sécurité, de sûreté et de régularité du transport aérien ;
- Examiner tout problème spécifique susceptible d'entraver le développement et l'exploitation de l'industrie de l'aviation civile africaine et, dans la mesure du possible, prendre des mesures idoines en coordination avec les États membres selon les cas.

II.3.2. L'AGENCE POUR LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE EN AFRIQUE ET A MADAGASCAR(ASECNA)

Regroupant 18 Etats membres, l'ASECNA est la plus ancienne institution de coopération et d'intégration africaine et Malgache. C'est un établissement public doté de la personnalité morale et jouissant de l'autonomie financière. L'ASECNA a été créé en 1959 par une convention signée à Saint-Louis (Sénégal), remplacé par la convention signée à Dakar le 15 octobre 1974. Après d'importantes turbulences depuis l'automne 2007 et une tentative de dissidence avortée de Madagascar, le Sénégal a rompu le 10 mai 2008 le contrat particulier qui liait le pays à l'ASECNA.

Il s'est réapproprié son espace aérien et se prépare à gérer seul les redevances aéroportuaires. Toutefois, à la date d'octobre 2009 le Sénégal restait toujours membre de l'ASECNA malgré cette crise. La convention de Dakar prévoit que l'ASECNA gère des services dits communautaires (identiques pour tous les pays), principalement la gestion des espaces aériens, et des activités dites nationales, décidés par chaque État membre. Au titre des services communautaires, elle gère notamment un espace aérien de 16 100 000 km² réparti en 6 régions d'informations de vol : Antananarivo ; Brazzaville ; Dakar Océanique ; Dakar Terrestre ; Niamey ; Ndjamena.

Dans ces régions, elle assure : le contrôle de la circulation aérienne ; le guidage des avions ; la transmission des messages techniques et de trafic ; l'information de vol, ainsi que le recueil des données ; la prévision et la transmission des informations météorologiques. Elle supervise également 27 aéroports internationaux et 76 aéroports nationaux et régionaux situés sur le territoire de ses membres.

IL s'agit principalement du Bénin, du Faso, du Cameroun, de la Centrafrique, des Comores, de la Côte d'Ivoire, de la France (la TMA de Saint-Denis-Gillot est située dans la région d'information de vol d'Antananarivo),du Gabon, de la Guinée Bissau, de la Guinée équatoriale, de Madagascar, du Mali, de la Mauritanie, du Niger, de la République du Congo, du Sénégal, du Tchad, et du Togo.

II.3.3.ORGANISATION POUR L'HARMONISATION EN AFRIQUE DU DROIT DES AFFAIRE (OHADA)

L'OHADA est une association panafricaine de normalisation juridique créée en remplacement de l'OCAM. Elle a été créée par le traité du 17 octobre 1993 à Port-Louis (île Maurice).Cette organisation regroupe 16 pays (les 14 pays de la Zone du franc CFA, plus les Comores et la Guinée Conakry) et elle reste ouverte à tout État du continent africain.

II.4.LES ORGANISMES ETATIQUES

II.4.1.L'AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DU SENEGAL (ANACS)

Elle s'occupe du contrôle de la navigation aérienne, ainsi que de la formation du personnel aéroportuaire. L'ANACS participe aux études concernant l'éclaircissement des besoins en matériel volant, de même que tout ce qui concerne les négociations internationales. En 2002, a été crée L'Agence Nationale

de l'Aviation Civile Nationale qui est une structure administrative se substituant à la Direction de l'Aviation Civile.

Elle est placée sous l'autorité hiérarchique du Ministère chargée de l'aviation civile sénégalaise. Elle est dotée d'une autonomie de gestion et se fixe entre autres comme prérogatives :

- L'exécution de la politique de l'Etat en matière d'Aviation Civile au Sénégal
- Le contrôle de la sureté et de la supervision de la sécurité de l'aviation civile
- L'élaboration d'une réglementation technique de l'Aviation Civile conformément aux normes de l'OACI
- Le contrôle de l'application de la réglementation nationale en vigueur et des conventions internationales signées et ratifiées par le Sénégal
- La gestion du portefeuille des droits de trafics issus des accords aériens signés par l'Etat du Sénégal ;

L'agence chargée de l'aviation a le pouvoir d'accomplir des actes, mener des enquêtes, modifier des décisions conformément à sa mission. L'agence certifie et inspecte d'une manière permanente les aéronefs évoluant à l'intérieur du territoire national, les équipages ainsi que les compagnies aériennes.

L'agence est tenu de mener les inspections nécessaires sur les infrastructures, les aérodromes, les services de navigations aériennes mais aussi sur les aéronefs afin de veiller au maintien de la sécurité de l'exploitation. Pour mener à bien la mission qui lui est confiée, l'agence dispose d'un corps d'inspecteurs nommés par le directeur de l'agence et qui sont tenus d'exercer leur fonction dans le strict respect des lois et règlements en vigueur mais aussi le soutien permanent des forces de l'ordre nationales.

II.4.2. L'AGENCE DES AEROPORTS DU SENEGAL (ADS)

Elle a été créée en 2008 en tant que structure autonome de gestion des aéroports du Sénégal et dotée elle aussi d'une autonomie financière. L'agence a pour mission de promouvoir et de mettre en œuvre la politique du gouvernement en matière de développement et d'exploitation des aérodromes civiles nationaux et internationaux.

La gestion technique et commerciale des aéroports du Sénégal lui incombe. Elle est chargée entre autre de :

- La promotion et du développement des aérodromes nationaux et internationaux du Sénégal
- L'exploitation et la maintenance de l'ensemble des aérodromes nationaux et internationaux répartis sur le territoire national
- Assurer la facturation, la collecte, le recouvrement et la répartition des redevances aéroportuaires au titre de guichet unique des activités aéronautiques
- Aménager et louer des espaces nécessaires pour la fourniture des services aux passagers et au public au sein des aérogares tels que les commerces, parking, tri-bagages, sureté, stationnement des avions…
- Evaluer le trafic aérien ;

L'agence est chargée d'assurer la collecte des données sur la redevance de développement des infrastructures aéroportuaires et son reversement conformément aux dispositions entre l'Etat du Sénégal, l'Association Internationale des Transports Aériens et l'aéroport international Blaise Diagne (AIBD).

L'agence est soumise à un contrôle interne permanent exercé par un auditeur interne et aussi à un contrôle externe sous la direction de commissaires aux comptes ou par un cabinet d'audit choisi par le conseil d'orientation

conformément au manuel de procédure de l'agence. L'ADS met à la disposition de ses partenaires, ses installations en contre partie d'une rémunération.

II.4.3.LA HAUTE AUTORITE DE L'AEROPORT LEOPOLD SEDAR SENGHOR (HAALSS)

L'agence a vu le jour en 2001 et constitue une structure administrative rattachée au Premier Ministre. Elle exerce ses missions de façon indépendante sous le contrôle d'un conseil de surveillance. La mission principale de l'agence est d'assurer la sureté des personnes, des biens et des aéronefs dans l'enceinte de la zone aéroportuaire.

Elle veille à la facilitation et au développement du trafic aérien. La Haute Autorité est chargée entre autre de :

- Veiller à la mise en œuvre des consignes de sureté en relation avec les services compétents basés à l'aéroport
- La mise à jour et l'application des programmes de sureté de l'aéroport
- L'inspection des passagers et de leurs bagages
- La définition des moyens d'intervention appropriés à mettre en place en cas de menace
- La mise en œuvre d'une manière générale des normes et pratiques recommandées par l'OACI dans le domaine de la sureté de l'aviation civile.

La Haute Autorité travaille en étroite collaboration avec l'ASECNA et est la seule structure à disposer d'une autorité sur l'ensemble des personnels civils et militaires intervenant dans le périmètre de l'aéroport y compris sur la police, les agents de douane et la gendarmerie. Le plan national de sureté de l'aviation civile du Sénégal fait exemple dans la sous région.

Le système de sureté appliqué à l'aéroport de Dakar est régulièrement audité par l'administration américaines telle que la FAA et ceci depuis que la compagnie aérienne South African Airways a choisi de faire de Dakar sa deuxième base opérationnelle après celle de Johannesburg et faire partir ses vols en direction des Etats-Unis à partir de Dakar.

II.4.4.L'AGENCE NATIONALE DE LA METEOROLOGIE DU SENEGAL (ANAMS)

L'ANAMS a été créé en 2008 en qualité de structure de droit public investie d'une mission de service public. Dakar abrite le siège social de l'agence dont la mission principale est de mettre en œuvre la politique du gouvernement en matière de météorologie.

L'agence est chargée entre autre de :

- Le contrôle et la coordination de toutes les activités météorologiques au Sénégal
- L'exploitation et l'inspection régulière de même que la maintenance de l'ensemble des stations météorologiques y compris les postes pluviométriques répartis sur le territoire national
- L'animation et la coordination de l'ensemble des opérations de recherche appliquée et de recherche fondamentale en matière de météorologie en mettant en place une base de données météorologiques et climatologiques.
- La satisfaction des besoins en assistance météorologique nécessaire à la sécurité aéronautique et maritime
- L'élaboration d'une réglementation conformément aux normes de l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM).

L'agence est soumise à un contrôle interne permanent mais aussi à un contrôle externe exercé par des commissaires au compte ou un cabinet d'audit. Elle se substitue à la Direction de la Météorologie Nationale.

TROISIEME PARTIE :

ORGANISATION DE LA PLATE-FORME AEROPORTUAIRE ET DES MOYENS DE TRANSPORT AERIEN

CHAPITRE III : L'ORGANISATION DE LA PLATE-FORME AEROPORTUAIRE ET DES MOYENS DE TRANSPORT AERIEN

III.1.LES INFRASTRUCTURES AEROPORTUAIRES

La gestion des infrastructures est menée tel qu'il a été stipulé dans le décret n°2008-460 portant création de l'Agence des Aéroports du Sénégal (ADS) et fixant les règles de son organisation et de son fonctionnement. L'agence en tant que gestionnaire des aéroports est chargée de la gestion technique et commerciale des aérodromes nationaux et internationaux du Sénégal. Ainsi, la gestion des infrastructures reposent sur les aspects suivants :

- promouvoir et développer les aérodromes nationaux et internationaux du Sénégal ;
- assurer la fourniture de services de navigation aérienne et de météorologie aéronautique conformément aux normes et pratiques recommandées par l'OACI et l'Organisation Météorologique Mondiale ;
- exploiter et assurer la maintenance des aérodromes du pays ;
- assurer la facturation, la collecte, le recouvrement et la répartition des redevances aéroportuaires ;
- réaliser toutes les études tendant à une fiabilité et à une rentabilité des aéroports du Sénégal ;
- assurer le contrôle technique, la calibration des installations et équipements utilisés dans les aéroports du Sénégal ;
- aménager et louer des espaces nécessaires pour la fourniture de services aux passagers et au public au sein des aérogares tels que les commerces, parkings, tri-bagages, sûreté, stationnement des avions etc.
- fournir des produits et services de location immobilière, d'escale et des prestations annexes (enregistrement des passagers, traitement des bagages, assistance des avions en piste et transfert du fret) ;

- évaluer le trafic aérien ;

L'aérogare de Dakar renferme de par son utilité, différentes organes telles que :

- Une salle d'enregistrement;
- Un espace dédié aux formalités de police et de contrôle des bagages cabine / départ
- une partie commerciale en zone départ
- un bureau de douane en zones départ et arrivée
- Deux salles d'embarquement
- Deux salons VIP
- Une zone sous – sol pour le contrôle des bagages en soute
- Une salle de livraison bagages
- Une zone de litige bagages
- Un Hall public

Les niveaux supérieurs de l'aéroport sont occupés entre autres par les compagnies aériennes et compagnies d'assistance, les structures de contrôle documentaires, … La tour de contrôle est l'organe le plus visible de toute la chaîne dédiée au contrôle aérien. C'est à partir de là que les contrôleurs aériens opèrent pour guider les avions dans les phases du vol liées au survol de l'aéroport.

C'est à ce moment que les instructions pour les phases finales d'approches et délivrance de l'autorisation de décollage ainsi que les instructions pour rejoindre le couloir aérien défini dans le plan de vol de l'avion sont données. La tour de contrôle est placée de manière à suivre visuellement les évolutions des avions sur les voies de circulation et sur les pistes. C'est elle qui gère en fonction des conditions météorologiques, le choix des pistes à utiliser et l'activation du balisage lumineux.

III.2.L'ORGANISATION DE LA PLATEFORME

Les conditions d'accès à l'Aéroport International Léopold Sédar SENGHOR sont fixées par le Décret N°88-1256 qui délimite également les différentes zones de l'aérodrome :

- une zone publique librement accessible au public;
- Des zones réservées dont l'accès est réglementé conformément aux conditions prévues au chapitre III du Décret sus visé.

La Haute Autorité de l'Aéroport Léopold Sédar SENGHOR (HAALSS) est chargée de la délivrance des titres d'accès aux personnes et véhicules devant évoluer dans les zones réservées. Pour empêcher les accès non autorisés et permettre la surveillance du mouvement des personnes et des véhicules en zone côté piste, des points de contrôle d'accès sont installés avec un système d'identification.

La Gendarmerie est chargée du contrôle des titres d'accès aux postes spécifiés. Depuis le 1er février 2010, la détention d'un permis de conduire spécial, est exigé dans la **décision n° 2006/1389/AS/ANS/BEX du 14-04-06** portant réglementation de la circulation côté piste, est en vigueur pour la conduite de tout matériel roulant sur l'aire de mouvement. Ainsi, en plus du contrôle sur le macaron délivré par la HAALSS aux véhicules devant accéder en zone côté piste, un autre sera effectué par la Gendarmerie sur le permis spécial aux postes spécifiés.

III.3.LES AIRES DE TRAFIC ET DE STATIONNEMENT DES AERONEFS A L'AILSS

Les tableaux ci dessous nous renseignent sur les différentes voies de circulations utilisées au niveau de l'aéroport international de Dakar à savoir les voies de circulation mais aussi celles destinées aux stationnements des aéronefs.

TABLEAU 1 : Voies de circulation aéroportuaire et zones de stationnement

Voies de circulation	**TWY T**	**TWY D**	**TWY S1**	**TWY S2**
Longueur	130	220	130	600
Largeur	22	20	22	30
Type de surface	Béton bitumineux	Béton bitumineux	Béton bitumineux	Béton bitumineux
PISTES	**Piste 18**	**Piste 36**	**Piste 03**	**Piste 21**
Longueur	3850	3850	2205	200
Largeur	300	300	200	200

Postes de Stationnement	**Latitude**	**Longitude (Altitude)**
J1	**14°44’41,9679”N**	**017°29’33,1372”W (63 FT)**
J2	**14°44’38,2467”N**	**017°29’30,5337”W (65 FT)**
J3	**14°44’42,3642”N**	**017°29’28,9749”W (65 FT)**
J4	**14°44’37,6294”N**	**017°29’27,9658”W (68 FT)**
J5	**14°44’41,5932”N**	**017°29’27,3678”W (67 FT)**
J6	**14°44’35,6259”N**	**017°29’24,1738”W (71 FT)**
J7	**14°44’41,1173”N**	**017°29’25,6775”W (70 FT)**
J8	**14°44’34,0476”N**	**017°29’22,1266”W (71 FT)**
J9	**14°44’40,9349”N**	**017°29’23,8973”W (71 FT)**
J10	**14°44’33,3819”N**	**017°29’19,7659”W (72 FT)**
J11	**14°44’41,0808”N**	**017°29’21,6933”W (73 FT)**
J12	**14°44’32,7192”N**	**017°29’17,4096”W (73 FT)**
J13	**14°44’40,4215”N**	**017°29’19,3674”W (74 FT)**
J14	**14°44’32,0488”N**	**017°29’15,0527”W (73 FT)**

SOURCE : ADS

III.4.LES DIFFERENTS TYPES DE COMPAGNIES AERIENNES

La déclaration de Yamoussoukro de 1988[8] n'a pas intégré dans ses dispositions cette nouvelle donne, si ce n'est que dans sa forme traditionnelle (consortium, compagnie conjointe et fusion). Il a fallu attendre jusqu'à l'adoption de la décision relative à sa mis en oeuvre en 1999(Yamoussoukro II). Cette décision note expressément que les compagnies désignées pourront conclure des accords de location d'espace; de partage de codes et de franchise avec d'autres compagnies des Etats parties.

Toutefois, cette disposition de portée intérieure ne s'applique pas aux transporteurs désignés des Etats tiers. Pourtant, le phénomène d'alliance est de nos jour devenu pour toutes les compagnies aériennes quelques soient leurs origines, une nécessité pour assurer leur survie dans un environnement aéronautique libéralisé.

L'alliance apparaît comme une réponse stratégique à la mondialisation de l'économie; une voie permettant de réduire les effets des restrictions réglementaires par la mise en conjonction des réseaux et aussi un moyen de réduction des coûts d'exploitation. Force est de constater que les transporteurs africains se devaient dans ce cadre prendre certaines initiatives. Quatre transporteurs: Air Afrique, Air Gabon, Air Madagascar, Cameroon Airlines ont conclu le 10 mars 2000 à Douala, un accord de coopération leur permettant de

---

[8] Les ministres en charge de l'aviation civile des États de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest réunis à Yamoussoukro se sont réunis par un comité d'experts sur la mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence du transport aérien sur le continent. L'objectif était de développer les trafics et de faire baisser les tarifs en faisant jouer la libre concurrence dans un espace unique sans frontières.

minimiser les coûts d'exploitation ; de maximiser les recettes et de réaliser des économies d'échelle.

L'aboutissement d'un tel objectif passe par la suppression de tout vol en doublure au départ et à destination des points de la zone d'exploitation commune et ne s'applique pas aux transporteurs désignés des Etats tiers. Pourtant, le phénomène d'alliance est de nos jour devenu pour toutes les compagnies aériennes quelques soient leurs origines, une nécessité pour assurer leur survie dans un environnement aéronautique libéralisé. L'alliance apparaît comme une réponse stratégique à la mondialisation de l'économie; une voie permettant de réduire les effets des restrictions réglementaires par la mise en conjonction des réseaux et aussi un moyen de réduction des coûts d'exploitation. Force est de constater que les transporteurs africains se devaient dans ce cadre prendre certaines initiatives.

Quatre transporteurs: Air Afrique, Air Gabon, Air Madagascar, Cameroon Airlines ont conclu le 10 mars 2000 à Douala, un accord de coopération leur permettant de minimiser les coûts d'exploitation ; de maximiser les recettes et de réaliser des économies d'échelle. L'aboutissement d'un tel objectif passe par la suppression de tout vol en doublure au départ et à destination des points de la zone d'exploitation commune. A peine signée cette alliance traverse déjà une période d'incertitude. Constituée des compagnies en difficultés, seule leur privatisation (Air Afrique, Camair) pouvait remédier à cette traversée du dessert. La multinationale africaine a entamé une restructuration (financière et de gestion) afin de préparer sa privatisation.

Dans cette dynamique les Etats membres sont appelés à réduire leur participation de 70,4 % à 33 %. Une participation stratégique de 25 % pourrait être réservée à Air France, alors que cette dernière projette d'opérer avec Air Afrique en partage de codes en 2001. Ce processus de formation d'alliance mondiale induit la nécessité pour les majors de s'allier avec des transporteurs régionaux qui

maîtrisent parfaitement leurs marchés nationaux et qui savent développer des nouveaux flux de trafic en particulier à travers leurs hubs.

C'est à ce niveau que les compagnies africaines pourraient jouer un rôle. Le transport aérien jadis international dans ses activités est devenu international dans sa structure. Une structure centrée sur un hub alimenté par des compagnies locales (feeders: compagnies d'apport). La quote-part de 25 % qui pourrait être réservée à Air France démontre à quel point l'alliance Sky team a besoin d'une arrière base régionale africaine. De même le rachat d'Air Sénégal par Royal Air Maroc plaçait cette compagnie tout comme Tunisair sur l'ornière de Sky team.

Les manoeuvres de rapprochement se poursuivent en Afrique. C'est le cas de South African Airways (SAA) membre de Star alliance se rapproche d'Air Tanzanie et d'Ouganda Airlines. Zimbabwe Airways se penche plus vers sky team alors qu'Air Namibie serait tentée de rejoindre Star alliance. Comair opérant en franchise avec British Airways serait plus penchée vers One world malgré qu'aucune immunité anti trust ne leur a été jusqu'ici reconnue.

Sur les destinations intra communautaires SAA a conclu un partenariat commercial avec Ghana Airways pour la mise en place des liaisons entre l'ouest et le sud de l'Afrique La constitution des alliances suppose la création des hubs sur lesquels convergent les lignes secondaires d'apport. Elles mettent en place des réseaux solidement établis qui ne favorisent pas l'apparition des " nouveaux entrants" sur le marché et tend à accentuer des situations oligopolistiques.

Cette tendance oligopolistique s'aggrave dans ces aéroports où les slots se font rares et que leur attribution par la règle d'antériorité ne favorise pas l'accès des nouveaux entrants aux dits marchés. Les réseaux en étoile, conséquence de la déréglementation, deviennent par le jeu des alliances un mécanisme de cloisonnement des marchés autour d'une compagnie solidement encrée dans ces hubs.

Impact de la déréglementation des activités aériennes sur les compagnies

Toutefois, Il faut reconnaître que les alliances ont institué une nouvelle dynamique dans la libéralisation des marchés, là où les Etats ont échoué en 1944. Il y a lieu de constater aussi, là où le droit public a mis en place des barrières réglementaires dans l'organisation des marchés, le droit privé par des dispositions conventionnelles propres aux alliances, a essayé de les contourner. A travers le mécanisme de partage de codes, les compagnies africaines ont obtenu une ouverture large de leurs réseaux respectifs.

Force est de constater dans ces mutations de l'environnement aéronautique, le droit privé joue contrairement dans le passé un rôle moteur. Traditionnellement les accords entre compagnies se greffaient aux dispositions réglementaires alors qu'actuellement les données se sont inversées. La tendance est que les alliances précèdent l'établissement des dispositions réglementaires qui sont pour l'équilibre du marché appelées à s'adapter.

Dans ces nouvelles tendances, les dispositions réglementaires portant libéralisation des blocs régionaux n'apparaissent plus suffisantes pour faire jouer la concurrence dans les échanges entre blocs. La compétition se déroulera plutôt entre les différents réseaux institués par ces multiples alliances de portée mondiale.

La structure bilatérale des accords de services aériens née de la "legisprudence" Bermudiènne constitue un frein à l'éclosion de la libéralisation réglementaire du secteur. Procédé par la libéralisation à l'échelle régionale s'avérait être la seule alternative. Mais, la mise en place de ces zones aériennes a eu pour conséquences, dans l'établissement des relations inter régionales, l'avènement des accords d'un genre nouveaux en lieu et place des accords longtemps inspirés par les techniques bermudiennes des années 40 et 70.

Les relations aériennes seront dans ce contexte gouvernées par des mécanismes multi-bilatérales (notamment Accord Afrique/ Etats Unis). Cette structure

apparaît comme une phase transitoire avant la mise en place d'un accord multilatéral de dimension internationale à l'instar mutatis mutandis de l'accord de transport de 1944. L'avènement de cette nouvelle donne a brouillé toutes les prévisions des administrations aéronautiques. Actuellement les compagnies aériennes opèrent de plus en plus sur le marché non pas comme pavillon national mais plutôt comme maillon d'une alliance.

La concurrence programmée pour qu'elle s'exerce dans ses aspects externes entre divers groupes d'Etats libéralisés, s'exercerait plutôt entre diverses alliances En Afrique, l'implantation des alliances mettra en place une concurrence entre Sky team, One world et Wings. Les membres de ces alliances s'exercent à occuper le terrain à travers les compagnies aériennes régionales. Ces dernières remplissent au sein de ces alliances le rôle de feeders.

La compétition entre ces compagnies se transpose dans leurs rayons d'action régionaux entre entreprises opérant comme la longa manus des grands ensembles de dimension mondiale. Les relations Afrique/Etats Unis dominées par le phénomène d'accord ciel ouvert et des alliances devront être vues également sous l'angle de leur confrontation au droit communautaire.

QUATRIEME PARTIE :

ANALYSE DE LA DEREGLEMENTATION DE L'ACTIVITE AERIENNE

CHAPITRE IV : ANALYSE DE LA DEREGLEMENTATION DE L'ACTIVITE AERIENNE

IV.1. LA CONFRONTATION DES ACCORDS CIEL OUVERT AMERICANO AFRICAINS AU DROIT COMMUNAUTAIRE AFRICAIN

A l'heure de la construction d'un marché intérieur aérien africain, les accords ciel ouvert créent une situation de déséquilibre à l'intérieur de celle ci. Ils permettent aux compagnies américaines d'opérer librement en Afrique, et par conséquent concurrencer les compagnies africaines désignées sur les routes intra-africaines. Par ailleurs, ces accords ciel ouvert et la pratique du code sharing qu'ils favorisent, impliquent à travers la mise en œuvre de la cinquième liberté sur les destinations africaines, un détournement de trafic au profit des compagnies américaines.

L'Afrique doit-elle pour éradiquer ce phénomène, procéder au contrôle des alliances par ses règles de concurrence ou demander aux Etats de dénoncer, renégocier ces accords ou de procéder par un contrôle judiciaire à posteriori devant sa Cour de justice ?

L'analyse des accords ciel ouvert devra être faite eu égard au développement des alliances entre compagnies aériennes. Il existe un lien indissociable entre l'immunité anti trust, élément indispensable pour la mise place d'une alliance au sein de laquelle se pratique le partage de codes et la signature d'un accord ciel ouvert. Or, en Afrique, hormis les dispositions éparses des Etats membres sur la concurrence, il n'existe pas au niveau communautaire des procédures portant application des dites règles. La décision de Yamoussoukro II ne contient qu'une seule disposition y afférente. Elle se limite à demander aux Etats membres d'assurer aux compagnies aériennes africaines la participation, sans

discrimination, à la fourniture de services du transport aérien de leurs territoires (article 7).
Les règles concurrence dont il est question sont celles qui seront mises en place par les instances communautaires eut égard à l'article 7 du traité et au cadre tracé par les recommandations de l'OACI.

Le recours aux règles de concurrence permettra d'examiner s'il y a lieu d'octroyer une immunité et des exemptions appropriées à ces alliances dans l'intérêt des usagers et des transporteurs aériens. Car, le verrouillage de ces exemptions par des conditions objectives, neutres, proportionnées et non discriminatoires fera perdre aux Etats membres l'intérêt de conclure un accord ciel ouvert. Faute de ces procédures communautaires, faut-il recourir au contrôle de légalité institué par le traité pour forcer la main aux Etats membres à dénoncer ou à renégocier ces accords ?

IV.2.LE CONTROLE DE LA LEGALITE DES ACCORDS CIEL OUVERT DEVANT LA COUR DE JUSTICE DE LA COMMUNAUTE ECONOMIQUE AFRICAINE.

La commission économique pour l'Afrique, en exécution du mandat qui lui avait été confié dans la déclaration de Yamoussoukro 1988, a demandé aux Etats de procéder à la libéralisation progressive des transports aériens intra africains réguliers, en vue d'une intégration complète en 2002. La décision de Yamoussoukro II 1999 note que les Etats peuvent choisir de ne pas être liés par les droits et obligations établis par les articles 3 et 4 pour une période transitoire n'excédant pas deux ans (article 10 du traité).

Les parties ont par cette disposition opté pour une approche flexible afin d'accommoder une mise en oeuvre à deux voies. D'une part les pays qui sont prêts de faire appliquer les nouvelles dispositions et d'autre part ceux qui bénéficient de la possibilité de le faire progressivement, à leur rythme mais avant 2002.

L'examen de la légalité des accords ciel ouvert devra être analysé selon que ces accords open skies seraient conclus avant ou après l'entrée en vigueur ou encore que la partie africaine à l'accord ciel ouvert adhère ou non au traité d'Abuja.

IV.3.LES DIFFERENTS ACCORDS CIEL OUVERT SONT CONCLUS APRES L'ENTREE EN VIGUEUR DU TRAITE INSTITUANT LA COMMUNAUTE ECONOMIQUE AFRICAINE

Les Etats membres se sont engagés dans le traité d'Abuja d'harmoniser leurs politiques en matière de transport aérien (article 61 C ii du traité). Les Etats ne pourrons plus à cet effet, prendre une quelconque mesure unilatérale susceptible d'en compromettre sa réalisation (article 5 §1 du traité). Mais, certains Etats membres ont conclu au mépris de ces dispositions des accords ciel ouvert avec les Etats Unis.

Ces accords donnent unilatéralement aux transporteurs américains des droits de trafic pour voler vers, à partir et à l'intérieur de la Communauté, tout en assurant exclusivement aux transporteurs nationaux de ces pays le droit de voler vers les Etats Unis. De telles structures donnent lieu, sur le continent africain, à des distorsions de concurrence. Les accords ciel ouvert ont été conclus après l'entrée en vigueur du traité d'Abuja (12 mai 1994) et ne devraient pas comporter des clauses incompatibles avec les dispositions du dit traité (article 93 §1 du traité).

Force est de constater, compte tenu des incompatibilités, que contiennent ces accords et leur adoption après le 12 mai 1994, le Secrétariat général de la Communauté pourrait introduire auprès de la Cour de Justice (article 18 §3 b du traité) une action en manquement aux dispositions du traité. La donne n'est pas la même pour le Maroc. Un accord portant libéralisation de l'axe Etats Unis/ Maroc fut conclu afin d'assurer des services en partage de codes avec Delta Airlines et Air France à un moment où ce dernier avait décidé de quitter l'O.U.A., alors que

ses membres s'activaient à mettre sur pied une Communauté économique africaine.
Le Maroc a quitté l'O.U.A en 1984 pour protester contre l'admission " irrégulière " de la république arabe sahraouie démocratique (R A S D). Ce départ était fondé sur le fait que la R A S D n'est pas un Etat indépendant et souverain au titre de l'article IV de la charte de l'organisation. Le Maroc ne pouvait donc pas être partie au traité instituant la Communauté économique africaine.

Représenté lors de l'adoption de la déclaration de Yamoussoukro en 1988, sans être partie au traité d'Abuja, le Maroc s'est engagé toutefois, conformément à l'article premier de la décision de Yamoussoukro II de 1999, à être lié par la décision portant libéralisation du marché aérien intra africain.

Contrairement aux accords ciel ouvert, les mécanismes institués par le traité d'Abuja seraient inopérants. Seule l'adhésion du Maroc au sein de la Communauté (ou de l'Union) africaine apporterait une solution fondée sur les textes de dimension africaine. L'acceptation par le Maroc de ce dispositif juridique communautaire permettra au Secrétariat Général de recourir aux mécanismes prévues à l'article 93 §2 du traité.

L'accord portant libéralisation de l'axe Maroc/ Etats Unis sera, par rapport à cette adhésion, considéré mutatis mutandis comme étant conclu avant le dit traité. Le Maroc sera dès lors tenu de prendre les mesures nécessaires pour éliminer les incompatibilités qu'il comporte. Mais, cette disposition n'établit qu'une obligation de moyen.
Une action en annulation contre ces accords devant une juridiction communautaire, serait-elle une des alternatives visant à mettre fin aux incompatibilités nées de la conclusion par certains Etats membres des accords ciel ouvert ?

IV.4.UN RECOURS EN NULLITE OU UNE RATIFICATION IMPARFAITE CONTRE LES DIFFERENTS ACCORDS CIEL OUVERT: L'INTANGIBILITE DES ACCORDS AERIENS ENTREE EN VIGUEUR

La Communauté fait partie intégrante de l'O U A et à ce titre, elle dispose de la personnalité juridique internationale (article 98 du traité). La reconnaissance de cette personnalité juridique confère à la Communauté la compétence de conclure des accords internationaux notamment dans le domaine du transport aérien (articles 10 et 61 du traité).

Cette compétence communautaire dans le secteur du transport aérien coexiste avec celle dont dispose traditionnellement chaque Etat membre. A défaut d'une politique extérieur commune organisant la répartition verticale des compétences, la Communauté et ses Etats membres disposent, dans la conclusion des accords aériens avec les tiers, d'une compétence partagée. L'exercice de cette compétence partagée exige que soit garantie une discipline communautaire.

D'où la nécessité d'une coopération étroite entre les instances communautaires et les Etats membres (article 5 §1 du traité). Tel n'a pas été le cas lors de la conclusion par les Etats membres des accords ciel ouvert avec les Etats Unis malgré les exigences formulées par l'article 5 §1 du traité.

Pourrons nous considérer les accords conclus soit par la Communauté, soit par un Etat membre dans ce domaine comme un acte de droit interne susceptible d'être porté à la censure de la Cour de justice communautaire ? Dans l'affirmative, ces accords ciel ouvert conclus par les Etats membres peuvent-ils faire l'objet d'un recours en annulation devant cette Cour, pour non-respect de la répartition communautaire des compétences ? Notons que ces accords ont été régulièrement ratifiés.

La Communauté africaine ne demeure-t-elle pas liée par ces conventions régulièrement approuvées et entrées en vigueur ?

Devant l'impossibilité matérielle de mettre en œuvre un recours en annulation contre ces accords internationaux devenus intangible depuis leur mise en vigueur, pouvons-nous considérer qu'ils ont été conclus à la suite d'une violation manifeste d'une règle de son droit interne considérée d'une importance fondamentale (article 46 de la convention de Vienne de 1986) ?

Dans l'affirmative, cette ratification imparfaite ne devra t-elle pas être portée devant une Cour de justice internationale plutôt que devant le juge communautaire ?
A la lumière de ces analyses, en vue d'essayer de donner une nouvelle dynamique aux relations avec les pays tiers, il conviendrait d'adopter une politique extérieure commune, qui empêcherait la multiplication des initiatives nationales décidées sans aucune coordination (l'article 5 §1 du traité).

L'Afrique à la croisée des modèles de libéralisation s'est inspirée du parcours européen. La Communauté africaine a opté pour une intégration progressive de son marché intérieur aérien et a relégué au second plan les questions relatives aux aspects externes. Or, l'intégration du marché intérieur (droit de trafic, tarif, désignation, règle de concurrence...) ne pourra être efficace que si la Communauté adopte une position externe commune qui tendrait d'éviter tout détournement de trafic né des actions non coordonnées des Etats respectifs.

La mise en place d'un dispositif organisant les aspects externes du marché intérieur permettra d'aboutir au niveau communautaire à éviter toutes distorsions créées par l'établissement des relations aériennes non coordonnées avec les tiers (l'octroi des droits de trafic; conflit né de l'application extra territoriale des règles de concurrence tant nationales que communautaires; non discrimination entre transporteurs communautaires dans l'accès aux routes extra communautaires;

réciprocité en ce qui concerne le cabotage, la 5 ème liberté et la participation des compagnies africaines au capital des compagnies aériennes américaines...)

CINQUIEME PARTIE :

LES CONSEQUENCES DE LA DEREGLEMENTATION SUR LES COMPAGNIES

CHAPITRE V : LES CONSEQUENCES DE LA DEREGLEMENTATION SUR LES COMPAGNIES

V.1.ANALYSE SWOT DES COMPAGNIES

Les compagnies aériennes ont un impact économique beaucoup plus large que ce que l'on pourrait penser. Elles ont un impact direct ou décisif sur les revenus d'autres entreprises situées dans différents secteurs ; les sociétés d'aéroport telles que BAA ou Aéroports de France, les avionneurs à l'image de Boeing et EADS, les constructeurs de moteurs comme Rolls Royce ou Safran et les nombreux fournisseurs de kérosène sont tous impactés par l'activité des transporteurs aériens. L'évolution du trafic aérien ne doit pas être prise à la légère.

De nombreux pays avaient traditionnellement leur transporteur aérien « national », des compagnies aériennes détenues et gérées par les gouvernements nationaux, qui réglementaient également l'utilisation de l'espace aérien du pays par les compagnies privées.

Cependant, dès 1979, une déréglementation a commencé à voir le jour aux Etats-Unies avec les "Open Skies", des accords bilatéraux qui permettaient de libéraliser les marchés de l'aviation et de minimiser l'intervention du gouvernement. Ces accords ont permis d'intensifier la concurrence, de baisser les coûts et donc de permettre le développement du trafic aérien. Le trafic aérien s'est donc vulgarisé et a vu le nombre de passagers croître de manière continue jusque dans les années 2000.

Le transport passager a, alors, connu une baisse au début des années 2000 notamment à cause de la peur d'attaques terroristes (suite aux attentats du 11 septembre 2001 à New York), puis aujourd'hui à cause de la crise financière.

Le Focus de Fidelity International[9] sur les compagnies aériennes explique qu'actuellement, "les principaux acteurs tendent à évoluer soit vers un modèle de transport "low cost", soit vers un modèle "full service". Ceux qui restent entre les deux modèles finissent par être rachetés par la concurrence ou par disparaître complètement."

Toujours selon Fidelity International, les vols low-cost étaient plus situés sur le marché des vols court-courriers, mais ils se positionnent de plus en plus sur les long-courriers. Des compagnies comme Ryanair, Easyjet ou Airasia baissent les prix en retirant du prix du voyage tous les éléments annexes (boisson, collation, …) et en les proposant de manière payante. De plus, ces compagnies choisissent généralement des aéroports en périphérie, ce qui permet aux tarifs de créneau d'atterrissage d'être faibles.

Enfin, ces compagnies se sont généralement développées à contre-courant, en renouvelant leur flotte en période de repli, lorsque les prix sont bas et en pratiquant une politique tarifaire agressive pour gagner des parts de marché chez les concurrents.

De l'autre côté, les opérateurs "full service" comme Singapore Airlines, Air France-KLM, British Airways, … réalisent la majeure partie de leur recette avec les "billets premium" (classe affaires et première classe) et proposent des tarifs standards qui englobent toute une gamme de services proposés au passager. Ces vols ont été concurrencés ces dernières années par les vols low-cost mais en raison de la pénurie des créneaux d'atterrissage et du coût de voyages

[9] C'est un fonds d'investissement américain

transatlantiques et internationaux entre grands aéroports, la concurrence s'est stabilisée.

Toutes les compagnies ont du faire face à l'augmentation des prix du carburant et tous les opérateurs "full service" n'ont pas connu que des pertes et les compagnies low-cost, que des bénéfices. British Airways, a du faire face à sa plus importante perte (de janvier à juin 2009), alors que Air France-KLM ou Singapore Airlines ont affiché des bénéfices. Ryan Air a connu sa première perte (169 millions d'€ pour un an, au 31/03/2009), mais a su rebondir. D'autres, comme Southwest Airlines, compagnie low-cost américaine, a vu son titre chuter de 20% depuis janvier.

V.1.1. FORCES

La baisse du coût du carburant va soulager quelque peu le secteur. Historiquement, il était possible d'obtenir des rendements à long terme en achetant des actions lorsque le secteur était sous pression. Toutefois, cela exige une analyse scrupuleuse des actions, car la visibilité reste floue pour de nombreuses entreprises du secteur.

V.1.2.FAIBLESSES

Dans leur majorité, les compagnies aériennes ont cassé les prix pour remplir les sièges, mais ce n'est qu'un expédient à court terme. Le secteur doit absolument réduire sa capacité afin de pouvoir stabiliser le coefficient d'occupation (rapport entre le nombre de places offertes et le nombre de places occupées).

Certaines pertes peuvent être légèrement compensées par la baisse du prix du carburant. Néanmoins avec des compagnies qui, comme Aer Lingus, baissent leurs tarifs de 20 à 30 %, il sera difficile d'atténuer l'impact de la baisse des demandes.

V.1.3.OPPORTUNITÉS

La consolidation du secteur peut contribuer à créer des synergies au niveau des coûts entre les compagnies aériennes et permettre une meilleure utilisation des créneaux d'atterrissage dans les grands aéroports. On note déjà certains signes indicateurs d'une vague de consolidation : Air France-KLM a finalisé récemment un accord avec la compagnie américaine Delta pour assurer et exploiter conjointement leurs liaisons transatlantiques, le transporteur allemand Lufthansa a fait une offre, dernièrement, pour acheter des parts dans des compagnies autrichiennes et il prévoit de reprendre 45 % des parts de Brussels Airlines, enfin British Airways a repris les pourparlers en vue d'une fusion avec le transporteur espagnol Iberia.

V.1.4.MENACES

Le carburant est un élément clé pour les compagnies aériennes (26% des frais d'exploitation en T4 200810) La baisse du prix du pétrole est un atout majeur, mais certaines compagnies se retrouveront avec des contrats couverts à terme plus élevés que le prix du pétrole actuel et n'en profiteront pas avant le deuxième semestre.

Le risque d'une hausse du prix du pétrole est la principale menace qui pèse sur les compagnies aériennes dans la période de récession actuelle. En outre, malgré une augmentation de 70 % du rendement du carburant en quatre décennies, selon IATA, les compagnies ont subi des pressions de la part des instances politiques et de régulation pour adopter des carburants plus « verts » et des avions offrant un meilleur rendement énergétique. Le secteur des transports aériens vise une réduction de 1,5 % des d'émissions chaque année jusqu'en 2020 avec une croissance neutre en carbone par la suite.

V.2.LES CONSEQUENCES LIEES A LA DEREGLEMENTATION DU TRANSPORT AERIEN

V.2.1. AU NIVEAU MONDIAL

Les réseaux d'échanges aériens sont devenus très denses et complexes à tous les niveaux d'échelle géographique. Depuis la déréglementation du transport aérien, entamée en 1978 aux États-Unis et qui s'est généralisée dans le monde à partir de 1993, les parcours suivis par les avions ne dépendent plus seulement des capacités des lieux à échanger, ni des limites «technologiques» des appareils (capacités de distance). D'autres logiques viennent structurer l'organisation des échanges aériens:

Les compagnies aériennes, du fait d'une logique économique de concurrence d'une part, créent des partenariats à l'intérieur des alliances dont les plus connues sont Sky Team, Star Alliance et One World. Ces alliances se partagent des réseaux entre différentes compagnies mais aussi offrent des destinations plus grandes pour les passagers. D'autre part, les compagnies créent la fidélisation des passagers par divers programmes proposant des avantages spécifiques (garantie de réservation, choix des sièges, prime miles);

Pour recentrer l'activité sur les parcours aériens et mieux se positionner sur le marché, les compagnies aériennes se lancent dans des processus de fusion-acquisition entre elles. La fusion entre Air France et KLM en 2004, celle de Lufhtansa-Swiss en 2005 viennent confirmer cette dynamique qui consiste à créer des groupes d'envergure internationale capables de se positionner sur un plus grand nombre de marchés;

Impact de la déréglementation des activités aériennes sur les compagnies

Les accords entre compagnies et aéroports définissent la notion de Hubs & Spokes[10] ou les trafics de courte ou moyenne distance sont concentrés pour répondre de façon beaucoup plus régulière aux liaisons de longue distance. La présence de terminaux et de portes d'embarquements réservés, et l'augmentation du nombre de décollages et d'atterrissages sont les éléments qui guident les compagnies dans leur choix d'un aéroport servant de hub.

La structuration des réseaux, qui était jusqu'alors soumise à la volonté des États, passe sous la tutelle des stratégies des compagnies. Ces dernières sont pour la plupart privées et organisent leur réseau de sorte qu'il soit le plus performant et rentable possible. Ainsi les logiques territoriales qui prévalaient avant la déréglementation sont obsolètes et de nouvelles territorialités se mettent en place.

La forme en étoile des réseaux, héritée de la déréglementation de l'industrie aérienne aux États-Unis, favorise l'émergence d'un système composé de multiples plates-formes aériennes. La prise en compte des propriétés de «petits mondes» dans l'analyse du réseau aérien mondial conduit à identifier les groupes ou «communautés» d'aéroports constituant le réseau mondial.

L'ensemble des villes des États-Unis est intégré dans le «petit monde» des «*hubs* majeurs» que les compagnies états-uniennes ont contribué à forger. Les principaux aéroports européens, que sont Londres, Paris et Francfort, sont insérés dans ce réseau central, en prise directe avec les aéroports états-uniens. Leur rôle est stratégique dans le réseau puisqu'ils contribuent à relier de nombreuses villes (notamment européennes) au réseau mondial.

Quelques rares villes européennes apparaissent ancrées dans le système aérien des Etats-Unis que sont: Amsterdam, Manchester et Dublin. Les autres villes européennes demeurent isolées de ce réseau central. Les villes asiatiques, quant à elles, s'isolent dans un «petit monde » à part. La mondialisation y est d'abord

[10] Plate-forme de correspondance avec des liaisons point à point

continentale grâce à l'essor de quelques grandes compagnies nationales comme Japan Airlines, China Airlines ou Korean Airlines, complétées par de nombreuses autres compagnies nationales, notamment chinoises.

L'on considère que la réglementation du marché est nécessaire pour garantir le maintien de la concurrence et pour combattre la constitution de monopole et de trusts. Selon la théorie dite « des marchés contestables », l'entreprise qui dispose d'un monopole dans un secteur d'activité est soumise à la concurrence des entreprises inexistantes mais potentielles : c'est-à-dire que si toutefois l'entreprise pratique des prix élevés sans pour autant respecter les normes de qualité des produits, elle inciterait la naissance de concurrents aptes à satisfaire les besoins des consommateurs.

D'où la nécessité de déréglementer pour ainsi maintenir la concurrence. Cette pratique a été notée dans des secteurs tels que le milieu bancaire ou le secteur des transports pendant les années 1980 assujettis jadis à ce même type de problème. C'est en 1970, aux Etats-Unis, que la déréglementation du secteur aérien s'est fait sentir.

La Chambre de Commerce Internationale (ICC) a pendant longtemps plaidé pour une liberté des mouvements internationaux des marchandises mais aussi des capitaux. Elle luttait pour une concurrence saine et transparente dans le secteur du transport aérien. La libéralisation du commerce, la mondialisation et l'avènement du commerce électronique obligent les compagnies aériennes à se conformer rapidement aux nouveaux besoins des utilisateurs.

L'ICC trouve que le transport aérien aurait pu accroitre son efficacité de par une création de marchés plus ouverts et par une flexibilité accrue en matière de participation étrangère au capital des compagnies aériennes. Compte tenu de l'importance du transport aérien pour la facilitation de l'activité économique, la

poursuite de la libéralisation profiterait également à l'efficacité des secteurs qui utilisent ses services.

L'Union Européenne a éliminé les restrictions économiques portant sur la propriété des compagnies aériennes nationales et sur leurs activités et militent dorénavant de même que l'OCDE à une libéralisation du transport aérien.

En 1999, à Yamoussoukro, est née la décision de libéraliser l'accès aux marchés de transport aérien en Afrique. Mais cette décision n'a été par la suite adoptée qu'en juillet 2000 par l'Assemblée des chefs d'Etat et de gouvernement de l'Organisation de l'Unité Africaine. L'exécution totale de la décision à pour objectif l'élimination petit à petit de toutes les barrières non physiques et les restrictions liées à l'octroi des droits de trafic et spécialement ceux de la cinquième liberté de l'air, la capacité des aéronefs des compagnies aériennes africaines, la réglementation des tarifs, la désignation par les Etats des instruments d'exploitation et enfin l'exploitation des vols cargo.

V.2.2.AU NIVEAU NATIONAL

Au Sénégal, on constate l'ouverture de seize aéroports à la circulation aérienne publique. Mais seul l'Aéroport International Léopold Sédar Senghor (AILSS) de Dakar, est apte à recevoir tous les types d'avions induit par l'essentiel du trafic aérien. L'AILSS se positionne aujourd'hui comme une importante plate-forme régionale.

Le trafic passager commercial au niveau de l'aéroport de Dakar a connu au cours de la dernière décennie une croissance moyenne modérée. Les principales compagnies internationales qui desservent actuellement le Sénégal via l'AILSS sont Air France, Emirates, Brussels Airlines, Delta Airlines et TAP. Air France dessert Dakar avec un vol quotidien en Airbus A340 triclasse (première-affaires-économique de 6/42/204 sièges).

L'aéroport LSS a connu trafic aérien plus ou moins stable durant la période 2009/2010. Cette instabilité se fait sentir dans le courant du premier trimestre des deux années par un volume total en terme de vols commerciaux et non commerciaux de 10588 vols en 2009 contre 9709 en 2010 soit un ratio de moins (-) 13.76%. Cette baisse touche inévitablement le volume de passagers transportés qui s'élevait en 2009 à 427103 passagers contre 410074 en 2010 soit un pourcentage de -3.99%. La partie fret n'a pas cependant été frappée par cette baisse. Elle a connu une hausse de volume de 6348746 kg en 2010 contre 5330046 Kg de fret transporté en 2009 soit un pourcentage de 19.11% d'augmentation.

Dans le courant du deuxième trimestre 2009, la tendance commence à être rectifiée avec une hausse de 21.26% en 2010 soit 10347 mouvements d'aéronefs en 2010 contre 8533 en 2009. Cette période a connu une baisse de moins (-) 4.53% en terme de passagers transportés soit 364656 passagers en 2009 contre 348146 en 2010. Concernant le taux de fret transporté, il est égale à +5.29% soit une hausse entre 2010 et 2009 de 5482191 Kg à 6075585 Kg de fret transporté.

Les données du troisième trimestre de l'année 2009 comparée à celle de 2010 confirment cette variation du trafic aérien au niveau de l'aéroport LSS. En effet, on a enregistré un volume total de 8561 vols en 2009 contre 8120 en 2010 d'où une baisse de -5.15%. Le nombre de passagers transportés a augmenté durant cette période. On a enregistré un volume global de 441017 passagers contre 375712 en 2009 soit une hausse de 17.38% du trafic. La partie fret a elle aussi connu une légère progression de 8.77% du volume transporté.

Le tonnage global transporté en 2009 qui s'élevait à 5223834 Kg est ramené à 5682017 Kg en 2010.

Le dernier trimestre de l'année 2010 a connu une baisse du volume des mouvements des aéronefs comparé à l'année précédente. Cette baisse de moins (-)

1.50% est rapporté à un volume 10164 vols en 2009 contre 10011 vols dans le courant du dernier trimestre de l'année 2010. Cependant, cette baisse n'a pas affecté les déplacements de passagers car le nombre est passé de 385075 à 458914 passagers en 2010. La partie fret a aussi connu une légère hausse avec un pourcentage de 2.91 soit 5535664 kg en 2009 à 5696871 Kg en 2010.

Un accord " d'Open Sky " a été signé en 2000 entre le Sénégal et les Etats-Unis. Cet accord, qui a pour conséquence une libéralisation du transport aérien et du fret vers cette destination, ouvre de nouvelles perspectives pour l'arrivée de charters et de cargos au Sénégal.

Le trafic passager commercial à l'AILSS devrait continuer de croître dans les années à venir. Selon les prévisions de l'Administration des Activités Aéronautiques Nationales du Sénégal (AAANS), Dakar pourrait accueillir en 2015 entre 1,7 et 2,6 millions de passagers, le trafic de transit représentant un flux négligeable, sauf dans l'hypothèse évoquée par la Direction de l'Aviation Civile, de faire de Dakar un hub régional.

En ce qui concerne les autres aéroports du pays, les tours de contrôle de Saint-Louis, Ziguinchor, Cap Skirring, et Tambacounda devraient être prochainement rénovées. La construction d'un nouvel aéroport dans la région de Ziguinchor, à Tobor, reste également d'actualité. L'aéroport de Ziguinchor constitue une zone très prisée avec un volume de rotation d'aéronefs égale à 2216 dans le courant du l'année 2010. Ce qui correspond à 26 890 passagers qui fréquentent la zone.

L'activité import-export se développe de plus en plus. 280 tonnes de fret ont été embarquées et/ou débarquées dans cet aéroport, ce qui représente un volume considérable comparée aux autres trafics enregistrés dans les aéroports tels que Saint-Louis, Cap Skiring ou encore Tambacounda. A l'aéroport de Saint-Louis, des chiffres record ont été enregistrés en 2000 tant au niveau du trafic passagers que du fret. L'aéroport de l'ancienne capitale tarde cependant à prendre son envol du fait de la longueur de sa piste

d'atterrissage (1.900 mètres) qui limite les possibilités d'atterrissage de gros porteurs.

Un projet d'aménagement est prévu pour résoudre ce problème mais également pour construire une aérogare fonctionnelle et un grand parking.

D'une manière générale, les aérodromes régionaux du Sénégal ont accueilli 4228 mouvements d'aéronefs soit un total de 53 935 passagers enregistrés dans l'aéroport durant l'année écoulée.

L'aéroport international de Dakar est le premier aéroport de la zone UEMOA et constitue le 8éme aéroport en Afrique après Johannesburg et ceux du Maghreb. Plus de 35 compagnies aériennes y opèrent.L'ouverture de nouvelles lignes et l'installation de nouvelles escales de compagnies aériennes à Dakar et l'apparition de nouveaux pavillons dans le paysage aérien du Sénégal illustrent le développement de l'activité aérienne de ces dernières années.

Les principaux facteurs de croissance de l'Aéroport International L.S.S ont été entre autres :

- L'avènement d'Emirates en Septembre au Sénégal
- L'augmentation de la fréquence de la South African Airways et de celles de plusieurs autres compagnies internationales
- L'organisation du Festival mondial des arts nègres en Décembre 2010 avec la venue de plusieurs milliers d'invités
- Le salon du tourisme, des industries culturelles et de l'artisanat d'art (TICAA) en Mai 2010
- La célébration du cinquantenaire de la République suivie de l'inauguration du monument de la renaissance africaine.

Par ailleurs, la récupération du trafic régional par les compagnies africaines notamment Mauritania Airways et Air Ivoire sans compter la desserte de

Ziguinchor par Sénégal Air lines et Mauritania Airways ont beaucoup contribué à résorber le gap causé par l'arrêt des vols de la compagnie nationale.

Néanmoins, le Sénégal a mis en œuvre des investissements importants pour rendre l'aéroport de Dakar encore plus attractif. Nous pouvons citer entre autres :

- l'extension et la rénovation de la salle d'enregistrement, projet qui a eu naissance en 2006
- l'augmentation du nombre de postes de stationnement des avions : cette rénovation a été effectuée dans le cadre de l'Organisation de la Conférence Islamique en 2007
- l'acquisition d'un CUTE (Common Use Terminal Equipment) pour la banalisation des comptoirs d'enregistrement
- la mise aux normes des aéroports régionaux de Ziguinchor, Cap Skriring, Saint Louis et Tambacounda pour ainsi assurer une bonne desserte intérieure
- l'extension et la rénovation de la salle Arrivée – Livraison bagages et le remplacement des tapis livraison bagages qui sont toujours en cours de d'exécution
- la réhabilitation de l'éclairage des parkings de nuit
- la construction d'un siège de l'OACI / CAFAC

La gestion commerciale de l'AILSS rapporte environ 18% du chiffre d'affaire de l'ADS qui sous traite l'essentiel de ses services commerciaux dans le cadre d'une politique de partenariat public/privé à travers le développement de plus en plus de secteurs, par les sociétés d'assistance au sol (les sociétés de Handling), autrefois gérés directement par l'administration de l'agence elle-même ou par la défunte Air Afrique dans le cadre des concessions qui lui avaient faites en tant que société nationale.

Nos enquêtes nous renseignent sur le fait que l'aéroport de Dakar connait des ratios financiers qui lui permettent de dégager une forte valeur ajouté mais aussi de financer le fonctionnement et le développement des aérodromes régionaux qui ne participent qu'à hauteur de 10% en moyenne du trafic national. Il finance également le fonctionnement des administrations du secteur telles que la Haute Autorité, l'ANACS et l'ANAMS. L'exploitation de l'AILSS permettrait de dégager les ressources d'investissement nécessaires au développement de l'aéroport.

Il faut cependant noter que le projet majeur dans le paysage aérien sénégalais est la réalisation de l'aéroport International Blaise Diagne de Diass et dont les professionnels du secteur qualifient comme étant un aéroport de dernière génération, doté d'équipements modernes.

Les travaux de construction de ce nouvel aéroport situé à 35 Km à l'Est de Dakar ont été lancés en Avril 2007 et dont la construction est assurer par la société Saudi Ben Laden Group (SBG). Le trafic de l'AIBD[11] est estimé à moyen terme à trois millions de passagers permettant ainsi au Sénégal de se doter d'une plateforme aéroportuaire de dernière génération.

Les actions d'amélioration et de développement nécessaires pour rendre l'aéroport de Dakar à un niveau de service et répondre aux besoins futurs ont un cout élevé de l'ordre de 210 milliards de francs CFA contre 173 milliards pour la construction d'un nouvel aéroport d'après les études menées par l'APIX. Il s'agira entre autres de décongestionner la capitale sénégalaise et favoriser l'émergence d'un deuxième pole économique hors de Dakar, améliorer le niveau des services offerts par l'aéroport et ainsi réduire les goulots d'étranglement mais aussi jouer un rôle de leader dans l'espace régional

[11] L'aéroport devrait être « l'une des plus grandes plates-formes aériennes en Afrique, un hub pour la sous-région et pour le continent »,

L'ouverture de ce nouvel aéroport permet au Sénégal de nourrir beaucoup d'espoir sur le développement du trafic et la consolidation de la place de leader qu'il occupe au sein de l'ASECNA.

SUGESTIONS
ET
CONCLUSION

SUGGESTIONS

De nos jours, il est de plus en plus clair que les accords bilatéraux dans le secteur aérien ne peuvent à eux seuls répondre aux besoins de plus en plus croissants des compagnies aériennes mais aussi de ses utilisateurs ; ceci en dépit des changements accélérés de l'environnement économique engendrés par la libéralisation du commerce.

Le transport aérien se trouverait beaucoup plus améliorée par la création de marchés plus ouverts et par une flexibilité en matière de participation étrangère au capital des compagnies aériennes. La poursuite de la libéralisation du transport aérien profiterait à l'efficacité des secteurs qui utilisent ses services compte tenu de l'importance du secteur.

Beaucoup de gouvernements nationaux sont à la recherche de marchés plus ouverts pour développer leur secteur aérien. L'UE a pour ce faire éliminé sur l'ensemble de son territoire les restrictions économiques qui pèsent sur la propriété des compagnies aériennes et sur leurs activités. Des institutions telles que l'OCDE[12] militent désormais pour la libéralisation du transport aérien.

Ce qui pourrait être utile pour le secteur du transport aérien serait de regrouper les idées et œuvrer pour une bonne approche des questions qui pourraient se poser dans le futur au secteur et à ses utilisateurs.

Une plus grande liberté des échanges de services aériens dans le monde serait bénéfique. Les grandes organisations estiment qu'il est temps de s'orienter, au-delà du système bilatéral, vers une réelle libéralisation multilatérale du

[12] C'est une institution qui a pour mission de promouvoir les politiques qui amélioreront le bien-être économique et social partout dans le monde.

transport aérien. Un tel environnement faciliterait la mondialisation du marché du transport aérien, parallèlement à la mondialisation des autres secteurs de l'économie.

Il serait important que le développement du transport aérien soit déterminé par des considérations économiques et techniques et non par des questions de fierté et/ou de propriété nationale.

Le transport aérien ne peut jouer son rôle économique que s'il existe des infrastructures appropriées ouvertes 24 heures sur 24. Il faudrait œuvrer pour une amélioration des technologies et le développement des capacités aéroportuaires existantes mais aussi une stricte adhésion à la résolution de l'OACI[13] sur une approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs.

Il serait utile de mettre en place une structure juridique très puissante qui pourra sous-tendre le transport aérien international. Les discussions sur les cadres actuels et futurs doivent être élargies et accélérées mais aussi des questions telles que la politique de la concurrence doivent être considérées comme faisant partie intégrante de ces discussions. La mise en place d'un environnement plus libéral créera un contexte plus favorable à la mise sur pied d'un nouvel accord, au sein d'une nouvelle conférence.

La poursuite d'une libéralisation multilatérale progressive du transport aérien pose la question de la voie à choisir. La tendance vers la mondialisation a entraîné une reconnaissance croissante des limites du cadre bilatéral actuel et de la nécessité de lancer une initiative en faveur d'une réelle libéralisation des services aériens. L'OACI a tenu une conférence mondiale sur le transport

[13] C'est une organisation internationale qui dépend des Nations Unies dont le rôle est de participer à l'élaboration des normes qui permettent la standardisation du transport aéronautique international (les vols à l'intérieur d'un même pays ne sont pas concernés par l'OACI). Son siège social est situé à Montréal.

aérien en 2003 lors de laquelle elle soutenait être favorable à la libéralisation et aide les États à la mettre en œuvre. L'OCDE et d'autres ont également examiné des possibilités de faire progresser la réforme. En pratique, différentes voies pourraient être poursuivies afin de parvenir à une libéralisation accrue du transport aérien.

Tout d'abords, l'on pourrait assister à une libéralisation dans un cadre bilatéral qui permettrait d'adopter des mesures spécifiques lors de la renégociation d'accords bilatéraux. Elle viserait un meilleur échange de routes, une liberté de capacité mais aussi l'ouverture des droits des troisième et quatrième libertés (droit de débarquer des passagers, du fret ou du courrier en provenance du pays d'origine de la compagne et vice versa)…

Ce type d'accord aurait l'avantage de pouvoir instaurer une certaine uniformité dans le système d'accords existant. Le problème qui pourrait se poser serait de trouver un nombre de pays suffisant prêts à se rallier sur une base purement bilatérale.

Dans une seconde mesure, il serait bénéfique d'assister à une libéralisation des services de fret ce qui pourrait servir de base pour la libéralisation ultérieure des autres services. Grace à la forte croissance du trafic du fret aérien, la libéralisation du transport aérien des marchandises pourrait avoir d'importants effets.

L'OCDE a eu à proposer deux voies possibles pour la poursuite de cette libéralisation :

- Soit mettre en place un protocole complétant les accords existants sur les services aériens et levant un certains nombre d'obstacles propres au secteur des marchandises
- Soit favoriser un accord multilatéral qui faciliterait une libéralisation plus immédiate des services de fret aérien. Celle-ci aurait comme avantage l'accroissement de l'efficacité dans des domaines ou il existe

un terrain d'entente et de démontrer les bénéfices du processus de libéralisation en vue de son élargissement futur.

D'autre part, l'on pourrait assister à un multilatérisme progressif ou total du transport aérien. Par conséquent, la solution d'un multilatérisme progressif pourrait s'appuyer sur une extension progressive à partir d'un groupement d'Etats partageant les mêmes orientations pour ainsi établir entre eux des marchés de transport aérien plus libéralisés. Les nouveaux Etats adhérents devront être agréés par les pionniers en acceptant les conditions en vigueur. Cela permettrait aux Etats qui sont convaincus de cette politique de se rassembler rapidement. Ces derniers pourraient rejoindre les autres à leur rythme. Des arrangements sans conditions trop contraignantes devraient être envisagés afin de permettre l'adhésion de nouveaux Etats à ce nouvel accord.

Dans le cas d'un multilatéralisme total, toutes les compagnies aériennes des pays participants seront autorisées à participer à la concurrence pour le transport de voyageurs et de marchandises indépendamment de leur nationalité. Cela implique l'ouverture du cabotage à tous les transporteurs et la liberté de fournir des services sur les marchés internationaux. Cette situation de marché libre est celle qui assurerait la plus grande efficacité économique.

CONCLUSION

La libéralisation du transport aérien est un phénomène essentiel pour l'expansion des services aériens et pour l'intégration régionale des pays et des économies. Elle doit être bien réglementée et régis par des normes fondamentales favorisant ainsi la coopération aérienne. Pour ainsi permettre aux Nations de participer à par égale à l'expansion du transport aérien international, la libéralisation se devra être flexible.

Sur le plan technologique, commercial et technique, elle devra respecter certaines inégalités liées au développement des marchés.

Une meilleure réussite de la libéralisation fera nécessairement appel aux notions de franc partenariat, d'assistance mutuelle mais aussi la mise en place d'un système de supervision du processus et le financement induit par cette mesure.

Cependant, il faudrait impérativement lutter contre la création de blocs régionaux en matière de transport aérien. L'Afrique représente une faible part du trafic aérien mondial mais son taux de croissance et son rendement sont bien supérieurs à la moyenne mondiale. L'industrie est en pleine mutation que ce soit sur le plan de ses acteurs que sur le plan réglementaire.

Les compagnies africaines sont nombreuses mais les marchés des pays africains sont en majorité trop étroits pour permettre la création et la rentabilité d'une compagnie aérienne. Même si plusieurs compagnies sont au niveau des standards internationaux, presque aucune d'elle n'atteint la taille d'une compagnie internationale ou n'a pas encore vraiment intégré une des alliances mondiales, conditions essentielles aujourd'hui pour être présent sur les marchés mondiaux et s'assurer ainsi d'une certaine pérennité.

Cependant certains opérateurs ont su développer un réseau international dense basé sur la technique des « hubs » et revoir leurs coûts d'exploitation en se restructurant (SAA, Ethiopian Airlines, Kenya Airways).

Mais la majorité des compagnies souffre d'un manque chronique de moyens de financement alors que les besoins en investissement (aéronefs, infrastructures, technologies modernes, telles que systèmes informatiques de gestion des capacités, de fidélisation …etc.) sont énormes. De plus, les coûts d'exploitation directs et ceux des prestataires en Afrique sont plus élevés que dans les autres parties du monde (carburant, maintenance, assistance aéroport, etc.). Les flottes utilisées sont souvent obsolètes et ne respectent pas les normes internationales, ce qui pose problème pour pouvoir desservir les autres régions du monde, telles que les USA et l'Europe qui sont de plus en plus exigeants en matière de sécurité et de respect de l'environnement.

Les compagnies aériennes commencent à développer des accords commerciaux entre elles et dont le but est de créer une compagnie de transport aérien de dimensions régionales comme celle du temps d'Air Afrique. Ceci se fait de plus en plus ressentir en Afrique de l'Ouest et en Afrique Centrale dont le but est d'assurer un transport aérien fiable, de qualité permettant de « rivaliser » ou du Moyen Orient. Ce besoin devient pressant car, on constate souvent que les liaisons intercontinentales sont « verrouillées » par les compagnies européennes. Il faut noter que les liaisons aériennes intra africaines sont inexistantes sur certains axes même si les compagnies africaines font d'énormes efforts pour occuper le terrain.

Du fait que certaines lignes ont été abandonnées, les compagnies aériennes se font la concurrence sur les lignes à plus fort potentiel, entraînant une guerre des prix qui leur permet difficilement à couvrir leurs coûts d'exploitation. Le

transport aérien domestique est en général très peu développé, sauf pour les pays touristiques.

Le manque d'infrastructures touristiques, l'instabilité politique, les problèmes sanitaires entre autres font que les pays touristiques sont peu nombreux. Des pays comme l'Afrique du Sud, l'Egypte, le Maroc, la Tunisie et dans une certaine mesure le Sénégal sort du lot sans pouvoir atteindre 10 millions de touristes.

La construction ou encore la réhabilitation des aéroports des pays africains contribuerait à développer le potentiel encore non exploité du continent.

Pour ce faire, il faudrait résoudre les problèmes de ressources humaines compétentes et de combler les lacunes relevées par les audits de certifications de l'OACI.

Malgré ces dysfonctionnements relevés, les potentialités du transport aérien en Afrique restent grandes. Des progrès significatifs ont été réalisés depuis quelques années et témoignent d'une évolution positive, même si ceux-ci restent encore insuffisants notamment dans les domaines de la sécurité et de la sûreté. On note entre autre la création d'entités sous régionales comme les AAMAC travaillant à l'uniformisation des textes réglementaires, ou encore les efforts louables de coopération (Coopération ENNA/ASECNA) entre les différents pays ou sous régions pour que « les différents fournisseurs de services de navigation aérienne se coordonnent (compatibilité des systèmes utilisés) pour implanter les nouvelles technologies améliorant la supervision de la circulation aérienne, rendant ainsi le ciel africain plus sûr dans sa gestion ».

Dans ce sens, la communauté internationale a lancé un challenge à l'Afrique si elle souhaite développer son transport aérien qui constitue un des moteurs de l'intégration économique du continent et de son développement. Elle devra aussi renforcer son niveau de sécurité.

Les autorités de l'Aviation Civile ont obtenu pour une bonne part leur autonomie de gestion pouvant ainsi mieux prendre en compte les problèmes de sûreté - sécurité qu'il leur incombe de superviser.

Le manque de ressources financières et humaines pèse sur l'efficacité de leur travail. Parallèlement, on pourrait aussi déplorer la lenteur constatée dans la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro ; mais ceci permettrait aussi de mieux s'outiller afin d'assurer une implantation pérenne dans ce domaine. L'exemple de l'Union Européenne, qui a du réunir au sein d'un même marché un certain nombre de marchés nationaux bien distincts, peut constituer un exemple pertinent.

Par ailleurs, les règles de la concurrence doivent être bien définies pour ainsi rassurer les acteurs et inciter les Etats à accélérer la mise en œuvre de la décision. Les acteurs du transport aérien africain doivent relever de nombreux défis (Utilisation des nouvelles technologies, atteinte des normes internationales en terme de sécurité, sûreté et environnement). Ils ont besoin de l'appui des organismes internationaux (BAD, BEI, FED …) pour les aider à financer ces grands projets qui permettront au continent de sortir de la pauvreté.

L'Union Africaine devrait s'appuyer sur l'exemple de l'Europe avec l'AESA[14] pour créer une « Agence Africaine de la Sécurité Aérienne » qui

[14] L'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne est une agence de la Communauté Européenne qui traite la sécurité aérienne. Elle a ouvert à la voie à une nouvelle

rassemblerait toutes les agences des pays de l'Afrique. Elle favoriserait ainsi le développement du sous-secteur du transport aérien qui est de nature à soutenir le développement durable des économies africaines. Si la plupart des Etats ne prennent pas conscience de l'importance de l'aviation civile pour leur économie, le chemin à parcourir sera long avant de parvenir à faire de ce secteur un vecteur réel de l'intégration africaine.

---

réglementation communautaire en matière de sécurité et de compatibilité environnementale de l'aviation civile.

WEBOGRAPHIE

- www.logistiqueconseil.org
- www.oecd.org
- www.anacs.sn
- www.asecna.aero
- www.ads.sn
- www.aeroportdakar.com
- www.persee.fr

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS

GLOSSAIRE DES ABREVIATIONS

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION P 01

CHAPITRE I : LE CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE

I.1. LE CADRE THEORIQUE P 04

I.1.1. LA PROBLEMATIQUE P 04

I.1.2.LES OBJECTIFS DE RECHERCHE P 08

I.1.2.1.L'OBJECTIF PRINCIPAL P 08

I.1.2.2.LES OBJECTIFS SPECIFIQUES P 08

I.1.3.LES HYPOTHESES ET LA PERTINENCE DU SUJET P 09

I.1.4.LA PERTINENCE DU SUJET P 09

I.2. REVUE CRITIQUE DE LA LITTERATURE P 10

II : CADRE METHODOLOGIQUE P 19

II.1. CADRE DE L'ETUDE P 19
II.1.1. LOCALISATION GÉOGRAPHIQUE P 19
II.1.2.POPULATION P 20
II.2.DÉLIMITATION DU CHAMP DE L'ÉTUDE P 21

II.2.1.LES METHODES DE RECHERCHE P 21

II.2.2.LES DIFFICULTES RENCONTREES P 22

CHAPITRE II : LE CADRE JURIDIQUE ET ORGANISATIONNEL DU TRANSPORT AERIEN

II.1. LES DIFFERENTES CONVENTIONS DANS LA GESTION DU TRANSPORT AERIEN P 23

II.1.1. LA CONVENTION DE VARSOVIE P 23

II.1.2.LA CONVENTION DE GUADALAJARA P 24

II.1.3.LA CONVENTION DE CHICAGO P 24

II.2.LES ORGANISMES DE REGULATION DE TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL P24

II.2.1.ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI) P 24

II.2.2.INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA) P 25

II.2.3.L'ASSOCIATION DES TRANSPORTEURS AERIENS DE LA ZONE FRANC (ATAF) P 25

II.3.LES ORGANISMES COMMUNAUTAIRES SOUS RÉGIONAUX P26

II.3.1.COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE(CAFAC) P 26

II.3.2. L'AGENCE POUR LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE EN AFRIQUE ET A MADAGASCAR(ASECNA) P 27

II.3.3.ORGANISATION POUR L'HARMONISATION EN AFRIQUE DU DROIT DES AFFAIRE (OHADA) P 28

II.4.LES ORGANISMES ETATIQUES

II.4.1.L'AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DU SENEGAL (ANACS) P 28

II.4.2. L'AGENCE DES AEROPORTS DU SENEGAL (ADS) P 29

II.4.3.LA HAUTE AUTORITE DE L'AEROPORT LEOPOLD SEDAR SENGHOR (HAALSS) P 31

II.4.4.L'AGENCE NATIONALE DE LA METEOROLOGIE DU SENEGAL (ANAMS) P 32

CHAPITRE III : L'ORGANISATION DE LA PLATE-FORME AEROPORTUAIRE ET DES MOYENS DE TRANSPORT AERIEN

III.1.LES INFRASTRUCTURES AEROPORTUAIRES P 33

III.2.L'ORGANISATION DE LA PLATEFORME P 35

III.3.LES AIRES DE TRAFIC ET DE STATIONNEMENT DES AERONEFS A L'AILSS P 35

III.4.LES DIFFERENTS TYPES DE COMPAGNIES AERIENNES P 36

CHAPITRE IV : ANALYSE DE LA DEREGLEMENTATION DE L'ACTIVITE AERIENNE

IV.1. LA CONFRONTATION DES ACCORDS CIEL OUVERT AMERICANO AFRICAINS AU DROIT COMMUNAUTAIRE AFRICAIN P 42

IV.2.LE CONTROLE DE LA LEGALITE DES ACCORDS CIEL OUVERT DEVANT LA COUR DE JUSTICE DE LA COMMUNAUTE ECONOMIQUE AFRICAINE. P 43

IV.3.LES DIFFERENTS ACCORDS CIEL OUVERT SONT CONCLUS APRES L'ENTREE EN VIGUEUR DU TRAITE INSTITUANT LA COMMUNAUTE ECONOMIQUE AFRICAINE P 44

IV.4.UN RECOURS EN NULLITE OU UNE RATIFICATION IMPARFAITE CONTRE LES DIFFERENTS ACCORDS CIEL OUVERT: L'INTANGIBILITE DES ACCORDS AERIENS ENTREE EN VIGUEUR. P 46

CHAPITRE V : LES CONSEQUENCES DE LA DEREGLEMENTATION SUR LES COMPAGNIES

V.1.ANALYSE SWOT DES COMPAGNIES P 49

V.1.1. FORCES P 51

V.1.2.FAIBLESSES P 51

V.1.3.OPPORTUNITÉS P 51

V.1.4.MENACES P 52

V.2.LES CONSEQUENCES LIEES A LA DEREGLEMENTATION DU TRANSPORT AERIEN P 53

V.2.1. AU NIVEAU MONDIAL P 53

V.2.2.AU NIVEAU NATIONAL P 56

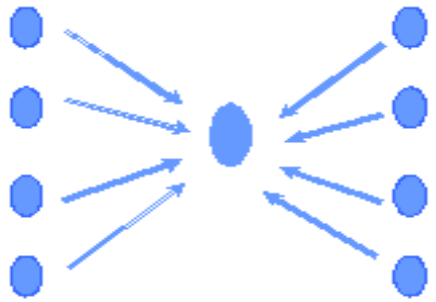
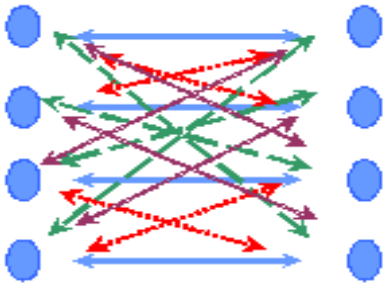
CONCLUSION P 62

LISTE DES ANNEXES

- TRAFIC AERIEN 2010 AU SENEGAL
- LISTE DES COMPAGNIES AERIENNES
- Décret n° 2008 – 499 portant création de l'ANAMS
- Decret réglementation du transport aérien de passagers et de marchandise
- Decret 2001 -743 portant création de la HAALSS
- Decret N°2008-460 portant création de l'ADS
- Decret portant création de l'ANACS

Organisation du système hub :

Mise en correspondance des réseaux



Desserte « point à point »