

La relation entre le tourisme et le transport aérien

Introduction et problématique:

01^{er} partie : le tourisme et le transport aérien.

Chapitre 01 :

Le tourisme

-
-
-
-
-
-

Chapitre 02 :

Le transport aérien

- Historique
- Définition de transport aérien commercial
- Les voies aériennes
- Le trafic aérien
- Législation et les organismes internationaux
- Le transport aérien en Algérie
- Présentation de la compagnie aérienne Air Algérie
- La flotte de Air Algérie
- Les aéroports en Algérie

02^{ème} partie :

La relation entre le tourisme et le transport aérien et le rôle qui joue ce dernier sur le développement touristique

Introduction et problématique :

Il est mille et une façons de découvrir un pays, une ville ou une culture. Comme tous les marchés, le marché touristique est aussi dans la recherche des nouveaux territoires des nouveaux produits parce que, le touriste aujourd'hui disposant de plus en plus de temps libre, cherche toujours des nouvelles destinations, des nouvelles offres de loisir.

A côté de destinations classiques, les nouveaux espaces touristiques, jusqu'à hier enfermés donnent envie d'être explorés. Dans ce contexte-la, le transport en générale et surtout le transport aérien devient essentiel pour permettre l'accès a ces destinations touristiques.

L'Algérie dispose d'un grand potentiel touristique, mais malheureusement d'une faible infrastructure de transport aérien il reste donc beaucoup a travaillé à ce niveau.

Le transport aérien est l'un des éléments qui compose le produit touristique car c'est a travers de ses service que le voyageur évaluera le produit touristique. C'est pour cela que les compagnies aériennes se base sur la qualité de ses services.

Chapitre 02 : le transport aérien

Historique :

Depuis l'antiquité, l'homme a toujours rêvé de voler; La légende et l'histoire se mêlent à ce sujet. Qui ne connaît pas les mésaventures de dédale et son fils Icare qui, ayant osé s'élever dans les airs, au moyen d'ailes de plume et de cire, arrivèrent au ciel furent punis par les divinités et précipités à nouveau sur terre ?

Cette histoire appartient à la mythologie grecque, mais les Chinois de leur côté, avaient inventé de longue date le cerf-volant et l'on raconte que les tibétains, passés maître dans cet art, réussirent à élever un homme dans le ciel grâce à l'un de ces appareils.

Au moyen âge, plusieurs inventeurs tentèrent mais en vain de voler : L'ANGLAIS MELMES BURY, l'ITALIEN G.B DANTI, de Pérouse (xv siècle), sans parler du célèbre ROGER BACON (1214-1294) savant ANGLAIS surnommé le docteur admirable. Mais le plus grand sans conteste LEONARD DE VINCI (1452-1519) qui, en étudiant attentivement le vol des oiseaux, définit les principes de l'aérodynamique, lesquels permirent plus tard le vol humain.

1890, au château d'ARMINVILLIERS (France), pour la première fois dans l'histoire une machine plus lourde que l'air se soulevait du sol et parcourait une distance de 50 mètres "l'océan des airs unit tous les peuples " ce premier aéroplane portait le nom de l'EOLIS, et son pilote s'appelait CLEMENT ADER (1841-1925). C'était un français.

Les étapes suivantes sont bien connues :

- Le 04 octobre 1905 ORVILLE WRIGHT (états unis) effectuait un vol de 33 mètres d'altitude en 17 secondes.
- Le 25 juillet 1909 le Français LOUIS BLERIOT (1872-1936) réalisa la première traversée de la Manche (palais d'ouvré). Soit 38 KM en 37 minutes avec un monoplane équipé d'un moteur italien construit par ALEXANDRE ANZANI (1877-1956).
- La première ligne commerciale internationale PARIS-LONDRE fut ouverte le 08 février 1919.
- La même année les 14 et 15 juin READ réussit la première traversée transatlantique de TERRE NEUVE aux Açores et à LISBONNE.
- Les 20 – 21 mai 1927, l'Américain CHARLES LINDBERGH (1902-1974) avec son spirite of SAINT LOUIS la première liaison NEW YORK- PARIS sans escale soit 5809 Km parcourus en 33 heures et 30 minutes.

Quelques jours plus tôt deux français NUNGESSER et COLIS avaient tragiquement échoué dans une tentative d'effectuer le trajet en sens inverse.

À partir de 1927 les lignes commerciales commencèrent à se développer aux États-Unis. Les premières hôtesses de l'air font leur apparition.

- L'année 1933 enregistre le premier passager d'un Boeing le 247 bientôt suivi par le premier Douglas le DC1.

Deux ans plus tard on présenta les premiers avions commerciaux Heinkel He 178 décolla en 1939.

Le premier vol supersonique n'aura lieu qu'après la seconde guerre mondiale, aux états unis en 1947.

- 1952 inaugurations du premier service jet entre Londres et Johannes bourg avec un commet de Havilland parcourant 10750 km en 17 heures 6 minutes ;
- 1955 : présentation de la caravelle française SE210 ; révolutionnant les vols moyen courriers
- 1960 : apparition de deux avions a réaction Boeing 707 sur la ligne PARIS – NEW YORK.
- 1968 : premier vol supersonique enregistré par un appareil soviétique le TUPOLEV 144
- 1969 : entrée en service de l'avion supersonique franco-britannique.
- 1972 : apparition de l'airbus A300 européen.
- 1973 : la concorde 002 effectuée pour la première fois le voyage PARIS (Orly)- Washington en 3 heures 33 minutes.
- Jusqu'à la seconde guerre mondiale les hydravions ont assuré la plupart des liaisons aériennes ils utilisent l'eau comme élément physique tant pour le décollage que pour l'atterrissage (qui est en réalité un amerrissage).
- Les premiers essais d'un hydravion remontent à 1910 et sont le fait des français. En 1919, c'est un hydravion qui accomplit la première traversée transatlantique. En 1925 l'italien FDEPENEDO (1890-1933) réussissait le raid ROME-YOKYO en hydravion.
- En 1931, un autre italien ITALIO BALBO (1896-1940) traversée en formation de douze appareils entre ORTEBELLO et RIO DE JANEIRO. Deux ans plus tard il réédite cet exploit avec vingt quatre avions d'ORTEBELLO à Chicago et New York.
- Parallèlement aux avions il faut signaler l'importance de l'hélicoptère appareil à ailes tournantes qui, de plus en plus participe à l'ouverture de nouvelles régions du monde.
- Le premier prototype d'hélicoptère remonte à 1907. Quarante-cinq ans plus tard en 1952 un hélicoptère traversa l'atlantique avec escale en 42 heures 25 minutes. Le premier hélicoptère à réaction Sikorski S-52 fut présenté l'année suivante.
- Les années 60 ont enregistré deux étapes dans le développement du transport par hélicoptère en 1963, une alouette SE atteint 11036 mètres d'altitude en 1967 deux Sikorski HH-3E Sea King effectuent la première traversée de l'atlantique sans escale mais avec ravitaillement en vol.
- « les avions et les hélicoptères ne sont pas les seuls moyens de transport par air. Avec eux le dirigeable a joué autrefois un rôle qu'il est peut-être entrain de reprendre de nos jours. » (1).
- Le dirigeable succède au ballon qui lui aussi commence à réapparaître dans le ciel. La première ascension d'un ballon monté date de 1783 : cette année –là à Annonay

(France) les frères Joseph et Étienne de Montgolfier réussirent à élever dans les airs un aérostat de 700m³ : la montgolfière.

- Le premier dirigeable métallique fut son apparition en Autriche en 1897 trois ans plus tard l'Allemand Ferdinand von Zeppelin lançait dans les airs son célèbre Zeppelin, un dirigeable d'hydrogène long de 128 mètres auquel succédèrent en 1909 les Zeppelins ZI et ZII.
- En 1928, l'Italien Umberto Nobile (1885-1978) ouvrait la route polaire en dirigeable.

Rappelons enfin un nom célèbre dans la conquête du ciel, celui d'Auguste Piccard en 1931 effectua avec Charles Klepper le premier vol ballon dans la stratosphère en s'élevant jusqu'à 15781 mètres.

L'aviation a été déterminante pour l'ouverture de nouveau marché touristique. Elle a permis l'accès à des régions entières du monde qui, avant étaient restés obstinément fermées à tout contact avec l'extérieur. " Les moindres recoins du globe, les endroits les plus reculés sont aujourd'hui accessibles à des milliers qui réalisent ainsi un des plus vieux rêves de l'humanité caressé par toute les générations qui nous ont précédés.

L'avion mène à tous les continents, à la découverte des monuments et des sites, des plages et des montagnes.

Définition :

Le transport aérien commercial consiste soit :

- A acheminer des passagers ou du fret sur des lignes régulières. Cette activité recouvre aussi bien des compagnies aériennes qui possèdent un seul appareil acheminant quelques touristes sur une île éloignée de quelques kilomètres du continent que des compagnies qui possèdent des centaines d'appareils, effectuent plusieurs milliers de vols par jour, transportent des dizaines de millions de passagers ou de tonnes de fret par an sur des distances pouvant atteindre 12 à 13000 kilomètres.
- A affréter des avions au profil d'organisateur de voyage.

Le transport aérien commercial se pratique entre aéroport équipé d'installations spécifiques au traitement des passagers et du fret.

Les voies aériennes :

La voie aérienne ou airway a été définie comme suit par l'OACI :
"Espace aérien de dimensions définies, dans lequel est assuré un service de contrôle du trafic aérien."

Ces voies aériennes sont, en fait, des couloirs où la circulation aérienne est autorisée, assistée et contrôlée, dans le but d'assurer la régularité et la sécurité des vols réguliers.

Le trafic aérien :

Le nombre d'avions circulant dans le ciel étant devenu considérable, et compte tenu de la progression du trafic aérien mondialisé, il est primordial d'avoir une bonne gestion du trafic aérien, aux différentes échelles géographiques que sont les territoires nationaux, les zones aériennes supra-nationales et les continents de façon plus générale.

Le transport aérien commercial régulier :

Pour les passagers cette appellation recouvre la vente de billets individuels pour un transport effectué suivant des horaires et des itinéraires fixes.

Pour le fret cette appellation recouvre l'acheminement de colis entre des zones définies et dans des délais garantis.

Le transport aérien commercial charter :

L'affrètement consiste à vendre un vol complet (nombre maximum de passagers) à une date et sur une destination donnée. Le vol est généralement acheté par des organisateurs

de voyage qui le revendent sec ou plus couramment accompagné d'autre prestation (hôtellerie, circuit, etc.) Cette activité obéit, sur le plan réglementaire, aux mêmes contraintes que le transport aérien régulier. Pour diminuer le coût du billet les compagnies font appel aux mêmes principes que les compagnies à bas coût. Une différence importante subsiste : les compagnies d'affrètement ne vendent pas directement leur billet et le passager ignore souvent sur quelle compagnie il effectuera son trajet. Cette pratique incite les organisateurs de voyage à faire appel à des transporteurs dont la fiabilité et la sécurité est par fois incertaine.

Les types d'avions :

- transporteur régional : leur flotte achemine les passagers vers un grand aéroport dans un rayon de 100 à 250 kilomètres.
- Transporteur intérieur : leur flotte circule à l'intérieur d'un pays.
- Transporteur international : leur flotte joint plusieurs pays voire plusieurs continents.

Les 05 libertés de l'air

I - LIBERTES DE TRANSIT :

1ere Liberté : Droit de survol de l'espace aérien d'un territoire étranger sans y atterrir.

2eme Liberté : droit d'atterrir sur le territoire d'un état étranger pour raison technique

II - LIBERTES COMMERCIALES :

3eme liberté : droit pour un transporteur de débarquer du trafic dans un pays étranger en provenance de son propre pays.

4eme liberté : droit pour un transporteur d'embarquer du trafic dans un pays étranger et le déposer dans son propre pays.

5eme liberté : droit pour un transporteur d'embarquer du trafic dans un étranger et le débarquer dans une autre escale dans ce même pays.

Législation et organismes internationaux :

Elle repose sur deux textes fondamentaux :

- la convention de Varsovie.
- La convention de Chicago.

1 – la convention de Varsovie :

Signée en 12 octobre 1929. C'est une convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international

- Convention de droit privé :

Réglant les rapports juridiques entre les transporteurs aériens et les passagers, valable uniquement pour les transport internationaux.

La responsabilité des compagnies aériennes envers leurs passagers (en cas de mort, de blessure, de dommage ou de retard d'acheminement) est définie par cette convention.

La responsabilité du transport est limitée pour chaque cas.

La convention fixe des montants limites de responsabilité pour le cas de décès, de blessures à des passagers ainsi que pour les pertes de leurs bagages enregistrés et de marchandises.

La responsabilité est déterminée en fonction du poids pour les bagages et marchandises.

- Condition du contrat

Les relations juridiques entre les transporteurs aériens et leurs passagers ou expéditeurs sont définies dans le billet de passage et la lettre de transport aérien.

Les conditions générales de la convention de Varsovie sont publiées par chaque transporteur.

2 – la convention de Chicago :

Convention relative à l'aviation civile internationale. Signée en 07 décembre 1944.

Convention de droit public international :

Régit l'organisation du transport aérien sur le plan mondial.

Stipule les principes concernant le développement du transport aérien.

À l'heure actuelle, la convention a été ratifiée par la quasi-totalité des états engagés activement dans le transport aérien international.

La convention régit les relations entre les états contractants sur un large éventail de questions, aussi bien d'ordre commercial que technique en relation avec le transport aérien international.

La convention a institué un organisme aéronautique international : OACI (Montréal).

IATA :

Association internationale de transport aérien (en français).

International air transport association (en anglais).

L'Association internationale du transport aérien (ou AITA, en anglais International Air Transport Association ou IATA) est une organisation commerciale internationale de sociétés de transport aérien. Ces entreprises sont spécialement autorisées à consulter les prix entre elles par l'intermédiaire de cet organisme. Cette association, fondée à La **Havane à Cuba en avril 1945**, a été accusée d'agir comme un cartel, et de nombreux transporteurs à bas prix n'en sont pas des membres complets. Son siège social est situé à Montréal, dans la tour de la Bourse.

En 2006, elle regroupait 280 compagnies qui représentaient 95% du trafic mondial de passagers.

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.

I- ADHESION :

Qui peut adhérer à l' IATA ?

Toute compagnie autorisée à exploiter un service régulier par un gouvernement remplissant les conditions requises pour faire partie de l'O.A.C.I les compagnies qui exploitent des services internationaux ont la qualité de membre actif, tandis que celles qui assurent des services intérieurs sont admises comme membres associés.

II- BUTS :

- encourage le développement du transport aérien sûr, régulier et économique.
- Favoriser le commerce aérien et étudier les problèmes s'y rapportant.
- Elle est la porte parole des compagnies aériennes auprès des autres institutions internationales.
- Elle est l'interlocuteur de la compagnie auprès du gouvernement dans la négociation de l'accord international sur les tarifs.

III- POUVOIR :

Les décisions sont obligatoires ; chaque compagnie membre doit respecter nos peines de sanction.

Les décisions doivent être prises par le gouvernement.

IV- CHAMP D'ACTION :

Pour des raisons administratives, le globe a été divisé au plan des conférences de trafic en trois grandes régions (zone) qui se compose encore. Chacune de sous direction.

Zone I ou TCI : hémisphère occidental (Amérique du nord, centrale et sud) y compris Hawaï et les caraïbes.

Zone II ou TC2 : Europe-Afrique-moyen orient.

Zone III ou TC3 : Asie et pacifique du sud –ouest (Australie).

V- REALISATIONS :

1- DOMAINE DES VENTES :

- Fixation des tarifs
- Réglementation des tarifs
- établissement des procédures de réservation
- agrément des agents de voyages.
- établissement d'accords de trafic mutuel.

2- DOMAINE TRANSPORT :

- Uniformation des conditions de transport.
- Standardisation des méthodes comptables inter –compagnies
- Définition et établissement des principes de quatre parts
- Création de la chambre de compensation.

VI- FONCTIONNEMENT :

L'instance suprême de IATA est l'assemblée générale annule a la quelle chaque compagnie membre détient une voix.

La politique générale est dirigée par une comite exécutive.

Le travail effectif est oriente et exécute par ses comites financier, juridique, technique, médical et par la comite consultative de trafic.

- En principe une conférence de trafic tous les deux ans.
- Une conférence inter –zone
- Des conférences extraordinaires si nécessaire
- Malgré la différence fondamentale de l'environnement commercial européen et celui des Etats-Unis et après l'expérience AMERICAINE et les erreurs observées les grandes compagnies EUROPEENES ont décide a partir de 1985 de s'agrandir et de développer leurs actions marketing par :
 - Un plus grand contrôle de marché domestique.
 - Acquisition d'action d'autres compagnies européennes et nord américaines.
 - Alliance de tout type (commerciales...)

- La tendance à la privatisation implique la réduction de l'intervention gouvernementale dans l'industrie aérienne (réduction de la participation financière) , ce pendant le fléchissement de l'activité économique dans de gros capitaux dans leurs compagnies nationales telles que SABENA en Belgique IBERIA en Espagne et AIR France en France.
- La libéralisation a incité les compagnie charters à entrer dans le marché régulier.

O A C I *Organisation de l'aviation civile internationale*

L'Organisation de l'aviation civile internationale (ou OACI, en anglais International Civil Aviation Organization ou ICAO) est une organisation internationale qui dépend des Nations unies. Son 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.

Créée en **novembre 1944** par 55 pays, l'OACI comporte 190 états membres et dispose de 7 bureaux régionaux (Bangkok, Dakar, Le Caire, Lima, Mexico, Nairobi et Paris). L'assemblée élit tous les trois ans un conseil, formé de représentants de 36 états. Le Conseil est assisté d'une Commission technique (Commission de Navigation aérienne) composée de 19 membres choisis pour leur expertise. Le Secrétariat de l'Organisation se compose de 5 directions (navigation aérienne, transport aérien, coopération technique, affaires juridiques, administration).

Le conseil de l'OACI adopte les normes et recommandations réglementant la navigation (en anglais : SARP, Standards and Recommended Practices), le partage des fréquences radio, les brevets du personnel d'aviation, la circulation aérienne, etc. Il définit aussi les protocoles à suivre lors des enquêtes sur les accidents aériens, protocoles qui sont respectés par les pays signataires de la Convention de Chicago.

La codification des aéroports de l'OACI utilise 4 lettres suivant une classification géographique :

Le premier caractère indique une région continentale

Le second caractère indique le pays ou une région du pays

Les deux caractères suivants sont attribués pays par pays

Buts :

- Développer les principes et les techniques de la navigation aérienne
- Stimule le développement des transports

Activités :

Veille au développement harmonieux de l'aviation civile

1 – Techniques :

- Attribution étendue en ce concerne la sécurité aérienne.
- Mise en place de stations météo sur l'atlantique nord.
- Création de bureaux d'information de la navigation.
- Aide a la navigation aérienne.
- Etablissement des normes et mesures de bruit.
- Conseil en matière de facilitation.
- Etudes divers (pistes etc.)

2 – Juridiques :

- Développement du droit international aérien.

3 – Economiques :

- L'allègement des formalités police et douane.
- La centralisation de renseignements statistiques par rapport au gouvernement.

ATAF :

Association des transporteurs aériens de la zone franc:

Créée en 1950 dans le cadre de l'Union Française, l'ATAF est devenue une Association Internationale de Transporteurs Aériens après l'accession à l'indépendance des pays Africains.

- Les compagnies membres de l'ATAF sont actuellement au nombre de 16 :
Air Algérie, Air Austral, Air Burkina, Air France, Air Ivoire, Airlinair, Air Madagascar, Air Mauritius, Air Sénégal International, Air Seychelles, Britair, CCM Airlines, Middle East Airlines, Régional, Royal Air Maroc, Tunisair.

Les membres de l'ATAF sont représentés à l'Assemblée Générale par leurs Présidents et ou Directeurs Généraux assistés de leurs experts.

L'ATAF se place de façon originale sur l'échiquier du Transport Aérien mondial en tant qu'organisation internationale francophone à vocation régionale aux côtés :

- De IATA, ouvert à tous les transporteurs aériens,
- De regroupements géographiques régionaux tels que l'AEA (Europe), AFRAA (Afrique) ...
- Ou de regroupements historiques et culturels telles l'AACO (Pays Arabes).

Les compagnies aériennes membres de l'ATAF n'ont pas seulement entre-elles un passé culturel. La zone ATAF correspond à une réalité économique du transport aérien puisque l'ensemble des compagnies membres réalise près des deux tiers de leur trafic global à l'intérieur de cette zone.

Organisme de concertation multilatérale, l'ATAF agit :

- Au plan stratégique, à la mise en place des transferts de technologie et d'information entre les compagnies membres lors de séminaires thématiques : sûreté, sécurité aérienne, e-commerce, veille aéroportuaire, répression des fraudes, etc.
- Au plan plus général à la coopération Nord/Sud, à l'établissement d'un dialogue efficace avec les compagnies du continent africain, des îles lointaines et des compagnies européennes et du Moyen Orient.

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.

La volonté commune des partenaires est d'encourager et de faciliter le transport aérien dans la zone ATAF. Ils veulent dynamiser leurs atouts dans ces temps de mondialisation, renforcer les solidarités et partager au mieux la gestion des courants de trafics et des ressources qui restent l'un des enjeux majeurs pour l'avenir du transport aérien.

AFRAA:

L'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA)

Est une organisation professionnelle créée en **avril 1968** à Accra (Ghana) à laquelle peut adhérer toute compagnie aérienne d'un Etat africain. Elle compte aujourd'hui trente neuf (39) compagnies membres de l'Union Africaine originaires des Etats.

L'AFRAA est une association à laquelle peut adhérer toute compagnie aérienne appartenant à un Etat membre de l'Union Africaine (U.A.) ou aux citoyens de cet Etat. Elle compte aujourd'hui 40 membres originaires des Etats membres de l'UA.

Au début des années 60, un grand nombre d'Etats africains accèdent à l'indépendance et créent leurs propres compagnies aériennes nationales. La plupart de ces compagnies aériennes devinrent membres de l'IATA (Association Internationale du Transport Aérien).

L'origine conceptuelle de l'AFRAA remonte à 1963 lorsque quelques compagnies aériennes africaines, saisissant l'occasion de l'Assemblée Générale Annuelle de l'IATA, prirent l'initiative de tenir des réunions de concertation afin de débattre des problèmes qui leur sont spécifiques et d'adopter des positions communes. Ce fut le premier pas vers la création de la future AFRAA.

La première Assemblée générale eut lieu en février 1969 au Caire, en Egypte. Entre autres décisions prises, elle adopta les Statuts de l'Association.

Un regard rétrospectif sur les activités menées par l'Association au fil des 34 dernières années permet à l'AFRAA d'affirmer en toute modestie :

a) qu'elle a été à l'avant-garde de toutes les initiatives majeures prises dans le domaine du transport aérien en Afrique, en vue de sensibiliser les compagnies aériennes africaines sur la nécessité de coopérer entre elles dans les domaines commercial, technique, exploitation des vols et formation.

b) qu'elle a joué un rôle capital pour sensibiliser les gouvernements africains, en tandem avec la Commission africaine de l'aviation civile et d'autres organisations régionales et sous-régionales, sur les actions à mener s'ils veulent développer en Afrique

un système de transport aérien sûr et efficace. Elle a joué un rôle de catalyseur pour faire adopter toutes les mesures importantes du continent.

LEUR MISSION :

‘Servir les compagnies aériennes africaines et promouvoir leurs intérêts communs’

OBJECTIFS DE L'ASSOCIATION

Les principaux objectifs de l'Association sont:

encourager le développement des services de transport aérien sûrs, économiques et efficaces en Afrique et étudier les problèmes s'y rattachant;

favoriser une étroite coopération commerciale et technique entre entreprises africaines de transport aérien;

servir de cadre permettant d'adopter des positions communes sur des questions d'intérêt commun

Et d'assurer une meilleure défense des intérêts des compagnies membres.

Assurer des services qui ajoutent de la valeur à l'efficacité, l'efficience et la fiabilité et la sûreté des compagnies aériens membres.

AACO :

L'Organisation de Transporteurs aériens arabe “AACO”, ou bien
L'union arabe du transport aérien.

Établi en **1965** dans le cadre de la Ligue arabe d'États.

C'est l'Association Régionale des Compagnies aériennes arabes qui ont leur base dans les membres de pays de la Ligue arabe.

L'AACO réunie 24 compagnies aériennes dont Air Algérie.

Missions d'AACO :

Renforce la coopération entre les compagnies Arabes de transport aérien son développement.

Unifier la politique des membres dans les congrès international du transport aérien et la défendre.

Les objectifs d'AACO'S :

- Promouvoir les normes (standards) les plus hautes de sécurité.
- Fournir une structure pour un meilleur environnement économique pour des opérations de compagnie aérienne.
- Promouvoir les hautes normes (standards) de consommateur des services conduits.
- Fournir la grande qualité et la structure rentable pour le développement de ressources humain.
- Investir dans la synergie d'interaction entre des membres par l'établissement de projets communs.

Chapitre 03 :

Air Algérie

Présentation générale de la compagnie :

Air Algérie (code IATA : AH ; code OACI : DAH) est la compagnie aérienne nationale algérienne.

Elle fut créée en 1947 sous le nom de C.G.T (Compagnie Générale de Transport) avec un réseau principalement orienté vers la France.

Air Algérie est une société par actions dont le capital est de 43 milliards de Dinar algérien.

Historique d'Air Algérie :

- 1947 : Création de la C.G.T. (Compagnie Générale de Transport) avec un réseau principalement orienté vers la France
- 1962 : Recouvrement de l'indépendance de l'Algérie
- 1963 : L'État prend 51% du capital d'Air Algérie.
- 1970 : L'État porte sa participation au capital d'Air Algérie à 83%.
- 1972 : Le 15 décembre de l'année 1972, l'État porte sa participation à 100% en rachetant les 17% encore détenus par Air France.
- 1973 : L'État décide d'intégrer à Air Algérie la Société de Travail Aérien (S.T.A.).
- 1983 : L'entreprise est scindée en deux entités distinctes, l'une pour les lignes intérieures (I.A.S.) et l'autre pour les lignes internationales.
- 1984 : Les deux entités citées ci-dessus sont à nouveau fusionnées en une seule entreprise à laquelle revient la charge de la gestion des aéroports.
- 1987 : Air Algérie est déchargée de la gestion aéroports.
- 1997 : Air Algérie devient une société par actions avec un capital de 2,5 milliards DA.
- 1998 : Libéralisation du transport aérien.
- 2007 : Ouverture de la ligne directe Alger-Montréal

- 2008 : ouverture des ligne long courrier directe (new York et pékin).

Activités de la compagnie :

Le réseau couvert par Air Algérie est de 96 400 Km, soit 2.4 fois le tour de la Terre. Plus de 6 000 000 de passagers et près de 20.000 tonnes de fret sont transportés chaque année par la compagnie aussi bien à travers le réseau international que le réseau domestique.

Le réseau international, dense de 45 villes desservies dans 30 pays en Europe, Moyen-Orient, Maghreb, Afrique et Amérique (Canada), est adossé à un réseau domestique reliant 31 villes. En 2003, le nombre de vols quotidiens en programme de pointe a atteint les 120 vols. De plus, Air Algérie a produit près de 5 milliards de sièges-kilomètres offerts (SKO) et a réalisé 3,3 milliards de passagers-kilomètres transportés (PKT).

Il existe un réseau de vente comprenant 150 agences en Algérie et à l'étranger relié à un système de réservation et distribué à travers les GDS auprès desquels Air Algérie est abonnée.

AIR ALGERIE contribue, depuis plus d'un demi siècle, à asseoir, l'industrie du transport aérien en Algérie. Les différentes structures de la compagnie ont permis de pérenniser le formidable travail accompli par des générations d'aviateurs

Autres activités :

- Des charters pétroliers avec environ 500 000 passagers par an.
- Des charters Oumra et Hajj qui transportent les pèlerins vers les lieux Saints de l'Islam.
- Un centre ou commissariat hôtelier (catering) qui permet à Air Algérie de couvrir ses besoins au départ d'Algérie, ainsi que l'assistance des autres compagnies.

La flotte / avions :

Le programme de renouvellement de la flotte, permet à l'entreprise d'aligner une flotte nouvelle, conforme aux réglementations de l'aviation civile internationale. La moyenne d'âge des avions algériens est passée de 17 ans en 2003 à 3,5 ans en 2006. Le transfert des activités de maintenance dans la nouvelle base de maintenance récemment acquise permettra sous peu à l'entreprise de se doter du certificat JAR 145 dans le but de commercialiser ses capacités supplémentaires.

- 5 Airbus A330-200
- 7 ATR 72-500
- 5 Boeing 737-600
- 10 Boeing 737-800
- 3 Boeing 767-300

Commandes :

Commande de 5 avions moyen porteur, 4 avions pour le transport régional et 2 avions cargos.

Flotte Air Algérie cargo :

- 1 Boeing 737-200
- 1 c-130

Les infrastructures et équipement de base :

- Atelier de maintenance :

Pour l'entretien et le contrôle de la flotte, Air Algérie dispose d'installation de maintenance.

On ce qui concerne la sécurité des vols est directement liée a la qualité de la maintenance, la régularisation de ces vols est attribué de l'organisation du travail et de la compétence du corps technique.

- **centre hôtelier :**
- **système de réservation CASBAH :**

A partir de **1986**, Air Algérie a mis-en place sont propre système de réservation baptisé CASBAH (compteur algérien system for boking aviation and hôtels).

- Le travail aérien :

L'activité de travail aérien représente un pourcentage du chiffre d'affaire de la compagnie (des milliers de dinars)

L'évolution de cette activité s'est faire en dents de scie en raison du caractère acyclique de certains opérations (lutte antiacridienne, maladie végétalien etc.)

- Autres activité:

Sont constituées par :

Les prestations non industrielles :

- Assistance hôtelière aux compagnies aériennes étrangères.
- Vente à bord des avions.
- Assistance aux compagnies étrangères
- Autre prestation

Les prestations industrielles :

- Maintenance et autres
- Récupération des frais.
- Divers.

Les aéroports :

Les aéroports sont des espaces plats et bien nivelés destinés au décollage et l'atterrissage des avions.

Ce sont aussi des lieux de transit, de passage, d'un moyen de transport terrestre au moyen aérien.

L'Algérie a réalisé une infrastructure aéroportuaire relativement importante composé de

Une concentration du trafic international sur les aéroports de du nord de pays (Alger, Annaba, Oran, et aussi Constantine)