

Les pratiques intégrationnistes, une réalité au sein de la compagnie aérienne Air Afrique

KOFFI Loukou Bernard¹, BAMBA Abdoulaye²

¹(Maître Assistant / Département d'Histoire / Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody / Abidjan-Côte d'Ivoire)

²(Maître de Conférence / Département d'Histoire / Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody / Abidjan-Côte d'Ivoire)

Résumé :

Cette étude s'appuie, outre les résultats d'une enquête, sur des informations recoupées à partir d'ouvrages, d'écrits scientifiques et de diverses sources imprimées d'Air Afrique, s'intéresse généralement à l'intégration en Afrique et particulièrement des différentes approches intégrationnistes au sein de la compagnie aérienne Air Afrique. Les pratiques intégrationnistes à Air Afrique s'observent à la fois aux niveaux des États membres et du personnel. En effet, la volonté de regroupement des États membres d'Air Afrique se décline par le dépassement des différences entre ceux-ci et par la multinationnalité d'Air Afrique. En outre, la manifestation du vivre-ensemble se perçoit chez le personnel de la compagnie Air Afrique à travers le développement de comportement d'inclination et l'affirmation de l'appartenance à une même communauté.

Mots-clefs : intégration, air afrique, multinational, transport aérien, pratique intégrationniste

**Integrationist practices, a reality
within the airline company Air Afrique**

Abstract :

In addition to the results of a survey, this study draws on information cross-checked from books, academic writings and various printed sources of Air Afrique, focuses generally on integration in Africa and particularly on the various integrationist approaches within Air Afrique. Integrationist practices at Air Afrique can be observed at both the member state and staff levels. Indeed, the will to bring together the member states of Air Afrique is expressed by overcoming the differences between them and by the multinationality of Air Afrique. In addition, the manifestation of living together can be seen in the staff of Air Afrique through the development of inclination behaviour and the affirmation of belonging to the same community.

Keywords : integration, air afrique, multinational, air transport, integrationist practice

Date of Submission: 20-10-2022

Date of Acceptance: 04-11-2022

I. INTRODUCTION

En 1960, la majorité des pays africains nouvellement indépendants prennent conscience de la nécessité de s'unir pour exploiter en commun leurs ressources en vue de leur développement respectif. Aussi, à la suite de réunions successives, onze États d'Afrique francophone au sud du Sahara (Cameroun, Congo-Brazzaville, Côte d'Ivoire, Dahomey (Bénin actuel), Gabon, Haute-Volta (Burkina Faso actuel), Mauritanie, Niger, République centrafricaine, Sénégal et Tchad) signent-ils le Traité de Yaoundé, le 28 mars 1961, concrétisant ainsi, la création de la compagnie aérienne Air Afrique. En plus d'assurer les relations entre les États et d'exploiter leurs droits de trafic internationaux, les chefs d'État membres investissent la compagnie aérienne Air Afrique, durant son existence, particulièrement de la mission d'instrument d'intégration en Afrique et même dans le monde. Alors, comment, de 1961 à 2002, les États membres et le personnel de la compagnie aérienne Air Afrique mettent-ils la notion d'intégration en pratique ?

Cet article entend s'inscrire dans le vaste ensemble des contributions relatives aux regroupements favorables à l'intégration en Afrique et aussi développer une tentative d'appréhension du vivre-ensemble au sein d'Air Afrique. Mieux, cette étude veut précisément analyser les différentes approches du rôle intégrateur de la compagnie aérienne Air Afrique depuis sa création en 1961 jusqu'à sa disparition en 2002. Notre réflexion s'appuie, outre les résultats d'une enquête, sur des informations recoupées à partir d'ouvrages, d'écrits scientifiques et de diverses sources imprimées d'Air Afrique.

De 1961 à 2002, la vocation intégrationniste de la compagnie aérienne Air Afrique se décline, d'une part, en la volonté de regroupement des États fondateurs et d'autre part, en la manifestation du vivre-ensemble de son personnel.

II. LA VOLONTE DE REGROUPEMENT DES ÉTATS FONDATEURS DE LA COMPAGNIE AIR AFRIQUE

Compagnie de transport aérien, Air Afrique regroupe en son sein des pays économiquement inégaux et ayant souvent des idéologies politiques opposées. Mais, la volonté de ces États à surmonter ces différentes barrières permet la création d'une multinationale par la signature du Traité de Yaoundé. Le Cameroun, le Congo-Brazzaville, la Côte d'Ivoire, le Dahomey (le Bénin actuel), le Gabon, la Haute-Volta (le Burkina Faso actuel), la Mauritanie, le Niger, la République centrafricaine, le Sénégal et le Tchad constituent en fait les entités de base de la compagnie multinationale Air Afrique.

2.1. Le dépassement des différences entre les États membres

La question du développement s'avère un véritable problème pour tous les pays africains à l'indépendance. En effet, à l'aube de leur accession à la souveraineté politique, les États africains se trouvent en face de difficultés économiques ardues. Le niveau de vie des populations africaines se situe parmi les plus bas du monde : l'Afrique réunissant 12% de la population du globe, ne dispose que de 3% du revenu mondial (M. F. Miezian, 2006, p. 41). En outre, les économies nationales ne présentent aucun caractère de complémentarité parce que leurs productions orientées majoritairement vers l'extérieur, précisément vers les anciennes métropoles, sont le plus souvent en concurrence. La multiplicité de petits États¹, le plus souvent séparés par des frontières artificielles, aggrave encore ces difficultés et constitue un obstacle supplémentaire à l'exploitation rationnelle des ressources² ainsi qu'à la coordination des programmes d'investissement.

Ainsi, confrontés aux difficultés liées au sous-développement caractérisant toutes les colonies, même si cette situation n'est pas leur apanage exclusif, les États africains en dénoncent les réalités. La prise de conscience d'une relation étroite entre la situation de dépendance et le sous-développement conduit ceux-ci, à surmonter leurs faiblesses. Aussi, à partir de 1960, ces États initient-ils des politiques à finalité développementaliste portant sur des domaines jugés capables d'une part, de combattre les différents maux qui accentuent le sous-développement du continent et d'autre part, de contribuer véritablement à leur développement.

Par juxtaposition, à l'analyse, les États membres d'Air Afrique ont la langue française en commun et à un degré moindre le franc CFA³. Leur superficie totale est de 6.797.100 km² allant de l'Afrique de l'ouest à l'Afrique centrale et leur population globale, d'environ 79.095.000 habitants. Ils possèdent des économies fortement dominées par les exportations de matières premières agricoles. En effet, l'agriculture demeure leur principale activité et source de revenus. Elle occupe plus des 2/3 des populations et contribue à 44% au produit intérieur brut (PIB) évalué à 2.250 milliards de francs CFA. Il s'agit donc de pays en voie de développement dont l'économie est plus ou moins riche en fonction des possibilités locales.

Cette présentation d'ensemble des États membres d'Air Afrique ne doit pas occulter les dissemblances entre ceux-ci. On peut même affirmer que ces pays constituent une mosaïque aux niveaux géographique, économique, politique, culturel... En effet, le caractère abusif et injuste du découpage des limites territoriales dans le processus de balkanisation de l'Afrique occasionne de manière évidente un développement économique compartimenté, désordonné et inégal des États membres d'Air Afrique. Ces derniers se composent d'États enclavés⁴ aux sols très arides, aux climats désertiques, véritables domaines des famines fréquentes et de pays en bordure du littoral, réunissant toutes les meilleures conditions de vie et de cultures. Autrement dit, des pays pourvus aussi bien par les richesses de l'agriculture que par celles du sous-sol et des États démunis, cités parmi les États les plus pauvres du monde.

¹ Sur les 34 pays indépendants en Afrique à cette époque :

- 7 ont moins de 1 million d'habitants ;
- 8 ont moins de 1,5 million d'habitants ;
- 13 comptent entre 1,5 et 4,5 millions d'habitants,
- et il n'y a que six pays qui ont une population supérieure à 10 millions d'habitants.

² Les pays africains constituent une des réserves de matières premières du globe avec une variété de richesses agricoles et minières. Ainsi, les pays africains sont producteurs au niveau mondial de près de 90% de l'arachide, 97% de l'huile de palme et palmiste, 80% du cacao, le 1/3 de la récolte de café et de coton, les 3/4 du sisal. Du point de vue minier, ils produisent 95% des diamants, 87% du cobalt, 65% de l'or, 54% du chrome, 35% des phosphates, 24% du manganèse, 21% du cuivre..., mondialement extraits. Les fers mauritanien, gabonais, sud-africain sont, en raison de leur teneur en minerai (63,7% en moyenne contre 58% au fer nord-américain, 54% au fer russe), les plus recherchés au monde. Ces immenses potentialités des pays africains augurent d'une possibilité de développement d'activités économiques en Afrique et subséquemment de leur participation active au commerce mondial.

³ CFA : Communauté Financière Africaine. À l'exception de la Mauritanie qui dispose de sa propre monnaie Ouguiya, le franc CFA a cours dans les dix autres États.

⁴ Des onze pays fondateurs d'Air Afrique, quatre à savoir la Haute-Volta, le Niger, la République centrafricaine et le Tchad n'ont aucune façade maritime. Ils sont enclavés et ne peuvent compter que sur les transports terrestres et aériens.

Il est utile de faire remarquer que le critère concernant l'idéologie politique occupe aussi une place significative dans la réalisation de l'intégration économique. De ce fait, l'idéologie politique constitue le déterminant indispensable dans l'approche économique et dans le choix des partenaires ou alliés d'un État. En effet, avant leur accession à l'indépendance, les États signataires du Traité de Yaoundé appartiennent, politiquement, pour dix⁵ d'entre eux, plus spécifiquement aux deux ex-grandes fédérations de l'Afrique subsaharienne à savoir l'Afrique Occidentale Française (AOF) et l'Afrique Équatoriale Française (AEF)⁶, puis à l'Union Française en 1946 et enfin, en 1958, à la Communauté.

Par ailleurs, lorsque les pays fondateurs d'Air Afrique accèdent à l'indépendance, ils adoptent des idéologies politiques divergentes. C'est ainsi qu'on retrouve parmi ces États fondateurs, non seulement, des pays à tendance socialiste à savoir le Congo-Brazzaville, le Dahomey (Bénin actuel) et le Sénégal, mais aussi des États à vocation capitaliste tels que le Cameroun, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Haute-Volta (Burkina Faso actuel), la Mauritanie, le Niger, la République centrafricaine et le Tchad. Deux familles aux idéologies politiques qui s'excluent mutuellement. La doctrine socialiste se caractérise par la propriété commune des moyens de production et par la suppression de l'exploitation de l'Homme par l'Homme, exploitation qui se matérialise à travers le travail salarié (R. Motamed-Nejad, 1999, p. 221). Le capitalisme, quant à lui, fait du travail salarié, l'essence même de la vie sociale. Il est exclusivement la traduction du binôme capital-travail : le capital s'incarne dans la propriété privée des moyens de production et d'échanges et le travail renvoie à la force de travail devenue marchandise et, par conséquent, obligée d'être vendue (R. Motamed-Nejad, 1999, p. 221). Ainsi donc, l'on est en présence de deux groupes de pays aux orientations opposées.

Cependant, les États membres d'Air Afrique décident d'opérer la conciliation de leurs intérêts malgré tout ce qui les oppose. Le dépassement de leurs différences se concrétise par la multitude de facteurs qui, au-delà de la diversité apparente, lie les sociétés et leur confère une profonde unité conformément à leur forme et à leur durée. L'unité des sociétés africaines se fonde ainsi sur trois (3) piliers notamment un apparentement des peuples, une histoire commune, une conception et une pratique partagées de l'économie, du politique... Il existe alors des liens naturels qui attirent ces pays les uns vers les autres et auxquels bien entendu ni les divisions arbitraires de la colonisation, ni les divergences idéologiques ou les inégalités économiques ne peuvent en constituer des obstacles (I. J. Elaigwu, A. A. Mazrui, 1998, p. 464).

Outre cet élan naturel et spontané, vient s'ajouter la prise de conscience de ces États, d'une part, de leur situation de pays nouvellement indépendants sans moyens, sans poids sur l'échiquier international, et d'autre part, de la nécessité de mettre en commun leurs ressources pour entreprendre leur développement et de prouver leur maturité aussi bien que leur capacité à s'organiser par eux-mêmes. En effet, les États membres fondateurs d'Air Afrique ont conscience de la nécessité d'ouvrir leur économie entre eux et sur le monde, en fondant essentiellement cette ouverture sur les principes de l'échange, c'est-à-dire de la coopération. Ils savent également que les peuples ayant disposé des meilleurs moyens de transport sont les plus florissants : la faculté de communiquer rapidement et sûrement devient une base essentielle de l'économie qui n'échappe pas aux gouvernants. C'est ce qui justifie leur choix pour le domaine du transport aérien en créant la compagnie aérienne Air Afrique comme instrument de leur développement respectif et du continent africain (L. B. Koffi, 2012, p. 194 ; p. 39-40).

Outre le dépassement des différences des États membres, le choix du caractère multinational de la compagnie Air Afrique constitue aussi la preuve de leur volonté de regroupement.

2.2. Le choix du caractère multinational d'Air Afrique

La notion de multinational renvoie à celle d'organisation internationale. Trois (3) traits caractérisent les organisations internationales : la volonté politique de coopération inscrite dans la Charte constitutive ; l'appareil permanent et la structure permettant une continuité dans le fonctionnement de l'organisation ; les compétences et le processus de décision exprimant la volonté propre de l'organisation, voire son autonomie comme acteur dans le système international (Ch. Zorgbibe, 1986, p. 3). Selon la Commission du Droit International⁷ créée en 1956, une organisation internationale peut être définie comme une « association d'États constituée par Traité,

⁵ Ancienne colonie allemande, le Cameroun est placé sous la tutelle française, depuis la fin de la première guerre mondiale, par la Société des nations (SDN).

⁶ Les dix pays signataires du Traité de Yaoundé appartenant aux anciennes fédérations de l'Afrique Occidentale Française (1895-1958) et de l'Afrique Équatoriale Française (1910-1958) sont : Pour l'AOF, la Côte d'Ivoire, le Dahomey (Bénin actuel), la Haute-Volta (Burkina-Faso actuel), la Mauritanie, le Niger et le Sénégal. Pour l'AEF, le Congo Brazzaville, le Gabon, la République Centrafricaine et le Tchad.

⁷ La Commission du droit international, suivant la mission à elle confiée par l'Assemblée générale, prépare des projets de traités pour codifier et moderniser un certain nombre de matières appartenant au droit international, tels que les aspects divers du droit maritime, les relations diplomatiques, les relations consulaires, le droit des traités passés entre les nations, le rang successif des États par rapport aux traités, le droit des traités intervenant entre des nations et des organisations internationales, et l'immunité des États par rapport aux juridictions des autres États.

dotée d'une constitution, d'organes communs et possédant une personnalité juridique distincte de celle des États membres » (M. Tshiyembe, 2012, p. 11). Il ressort de cette définition, les caractéristiques fondamentales d'une organisation intergouvernementale, au sens de l'article 1 de la Convention de Vienne sur la représentation des États dans leurs relations avec les organisations internationales de caractère universel. L'acte constitutif permet d'officialiser l'accord des volontés entre les États et de mettre en place une constitution pour l'organisation. Cette constitution (cadre dans lequel l'organisation développe ses activités) appelée Charte, Pacte, Accord ou Traité, lie les États parties⁸. Cette constitution ou Traité est l'aboutissement des négociations sanctionnées par la signature qui authentifie le texte et par la ratification qui exprime l'engagement formel de la responsabilité des États, soit sur leur propre initiative, soit sur celle des organisations internationales existantes.

Le caractère multinational ou d'organisation internationale de la compagnie aérienne Air Afrique découle de ce qu'elle associe onze États, bénéficie de la nationalité de chacun d'eux et exerce ses activités dans ces pays ainsi que dans d'autres pays avec lesquels elle signe des accords. Son siège social où loge la Direction Générale se trouve dans la capitale de l'un des États membres, précisément à Abidjan, en Côte d'Ivoire. La base de l'association de ces États demeure le Traité de Yaoundé. En y adhérant, les États acceptent de déléguer une partie de leur souveraineté à un instrument qu'ils ne contrôlent pas à titre individuel et à l'égard duquel ils ont les mêmes droits et obligations⁹. Le Traité de Yaoundé garantit, grâce à certaines de ses dispositions, à Air Afrique une assise juridique solide en matière de droits aériens et de protection. Air Afrique évolue ainsi dans un cadre juridique et réglementaire précis qui contribue à protéger les conditions de son exploitation. Son atout principal réside dans le fait qu'elle se désigne comme la compagnie internationale représentant tous les États membres avec un droit de participation active aux négociations de droits de trafic. En revanche, les sociétés aériennes nationales conservent le droit de transporter le trafic passager à l'intérieur de leurs pays respectifs avec des droits de voisinage (H. Berron, 1976, p. 115). En effet, le Traité de Yaoundé stipule en son article 2 que « les États contractants s'engagent à désigner la société commune comme l'instrument choisi par chacun d'eux pour l'exploitation de ses droits de trafic et de transport aérien concernant ses relations internationales » (Air Afrique, 1961, p. 1). Cette disposition du Traité fait d'Air Afrique à la fois une compagnie multinationale et la compagnie nationale de chaque État signataire pour le trafic long-courrier. Ainsi, Air Afrique, à travers la souveraineté aérienne reçue de chacun des onze États signataires du Traité, dispose en toute légalité de leurs droits de trafic aérien et organise les liaisons aériennes, d'une part entre les pays membres et d'autre part, entre ceux-ci et le monde extérieur (Air Afrique, 1983, p. 18). Cela confère à la compagnie multinationale, un monopole réglementaire sur les zones aériennes de chacun de ses pays membres.

Par ailleurs, c'est à onze que les États se retrouvent à Yaoundé pour la signature du Traité le 28 mars 1961 portant définitivement la création de la compagnie aérienne multinationale Air Afrique. Sans les départs du Cameroun en 1971 et du Gabon en 1977, les États membres seraient au nombre de treize avec les adhésions successives du Togo en 1968 et du Mali en 1992 (L. B. Koffi, 2012, p. 342). Se fondant sur les dispositions de l'article 13 du Traité de Yaoundé qui stipule l'ouverture du Traité à l'adhésion de tout pays intéressé, le Ghana, la Sierra Léone et la Guinée Bissau entreprennent, respectivement en 1972, en 1978 et en 1993, des démarches en vue de leur adhésion (Air Afrique : réussite ou échec, 1978, p. 34). Si ces démarches aboutissaient, ces États d'expressions anglaise et portugaise seraient les premiers membres non francophones de la compagnie. Leur adhésion marquerait un tournant décisif dans la vie de la compagnie Air Afrique. Ainsi, leur adhésion constituerait un élément de taille dans le rôle de la compagnie au sujet du renforcement de l'intégration des États, parce qu'elle y introduirait deux nouvelles langues, l'Anglais et le Portugais. Ce qui démontre que la langue n'est pas une véritable entrave à l'intégration. La compagnie Air Afrique reste alors ouverte à un plus grand nombre d'États aux socles culturels différents. En y adhérant, les nouveaux États membres expriment leur acceptation aux idéaux qui la sous-tendent et contribuent par ailleurs à la création d'une zone d'intégration politique autour de la multinationale.

Préalable à toute coopération entre compagnies aériennes, les accords aériens doivent se négocier d'État à État permettant à leurs compagnies respectives de desservir les territoires des uns et des autres. Autrement dit, le portefeuille des droits de trafic aérien d'Air Afrique regroupe à la fois tous les droits aériens des États membres et le résultat des négociations des droits aériens avec des États tiers. En effet, la compagnie multinationale Air Afrique s'appuie sur les droits aériens résultant des libertés de l'air. Celles-ci, prévues dans les articles 5 et 6 de la convention de Chicago, se négocient de manière bilatérale et se regroupent en deux types d'accord : l'accord relatif au transit et l'accord relatif au transport aérien international (Air Afrique, 1990, p. 12).

⁸ Cet accord des volontés des États permet également de faire la distinction entre les organisations internationales et les organisations non gouvernementales dont les fondateurs sont des groupements privés, ayant une personnalité morale mais le statut juridique déterminé par le droit national du lieu de leur siège. Elles sont à but non lucratif. Ce qui les différencie des entreprises multinationales.

⁹ Les États membres sont les principaux actionnaires d'Air Afrique avec 66% du capital social, quand la France, par le biais de la Société de Développement du Transport Aérien en Afrique (SODETRAF) s'en octroie 34%.

L'accord relatif au transit comprend deux (2) libertés à savoir la 1^{ère} liberté ou droit de survol et la 2^{ème} liberté ou droit d'escale technique. La 1^{ère} liberté ou droit de survol est le droit pour un aéronef d'un État A de survoler le territoire d'un État B sans y atterrir, alors que la 2^{ème} liberté ou droit d'escale technique autorise l'atterrissage des avions d'un État A sur le territoire d'un État B ou C pour des raisons techniques, mais non commerciales (Air Afrique, 1990, p. 12).

L'accord relatif au transport aérien international, quant à lui, se subdivise, en trois (3) libertés de l'air qui sont les 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} libertés. La 3^{ème} liberté permet à un État A de se voir accorder au profit de sa compagnie aérienne nationale le droit de débarquer sur le territoire d'un État B des passagers, du fret et du courrier embarqués sur le territoire de l'État A tandis que la 4^{ème} liberté est le droit accordé à la compagnie aérienne nationale d'un État A d'embarquer des passagers, de la poste et du fret sur le territoire d'un État B pour les débarquer sur son territoire national¹⁰ (Air Afrique, 1966, p. 1). Enfin, la 5^{ème} liberté¹¹ est le droit accordé à la compagnie nationale d'un État A d'embarquer des passagers, du courrier et du fret sur le territoire d'un État B pour les débarquer sur le territoire de l'État C et vice versa (Air Afrique, 1966, p. 1).

Les cinq (5) libertés de l'air ouvrent la route aux avions. Chaque compagnie se bat alors pour avoir la route la plus généreuse possible, et par conséquent, pour bénéficier du plus grand nombre possible de libertés. Les premiers accords se font entre les États signataires du Traité de Yaoundé et la France. Ainsi, compte tenu de la convention de Chicago définissant les libertés de l'air, les États membres et l'État français donnent à leurs compagnies respectives à savoir Air Afrique et la Société pour le Développement du Transport Aérien en Afrique (SODETRAF) créée par l'Union Aéromaritime des Transports (UAT) et Air France, le droit de desservir en 3^{ème} et 4^{ème} libertés¹² les capitales des pays membres et certaines escales intermédiaires (Air Afrique, 1981, p. 29). La mise à la disposition d'Air Afrique par les États membres de leurs droits aériens propres et les libertés de l'air négociées permettent à la compagnie aérienne multinationale africaine d'asseoir son expansion sur un portefeuille exceptionnel de droits aériens.

Le réseau entre les onze États signataires du Traité de Yaoundé constitue une zone d'exploitation commune (ZEC)¹³ entre Air Afrique et les deux compagnies françaises (UAT et Air France), actionnaires de la SODETRAF (Air Afrique, 1962, p. 6). Comme Air Afrique jouit de la nationalité de onze pays qui entretiennent des accords de ce type avec plusieurs autres pays, on peut conclure sans ambages que son champ d'action couvre tout le continent africain. Ce qui fait d'Air Afrique, un instrument de développement de la coopération interafricaine. La prééminence ainsi accordée à l'Afrique cadre avec l'objectif principal des fondateurs de la compagnie qui est de développer en priorité les échanges entre les pays africains. Cela correspond donc à réduire les obstacles qui séparent les États africains afin de les rapprocher c'est-à-dire leur donner autant que faire se peut des occasions de rencontres et d'échanges.

La volonté de regroupement des États fondateurs de la multinationale Air Afrique ne doit pas faire perdre de vue la manifestation du vivre-ensemble chez son personnel. Celle-ci constitue aussi un baromètre et une preuve véritable du rôle intégrateur de la compagnie.

III. LA MANIFESTATION DU VIVRE-ENSEMBLE CHEZ LE PERSONNEL DE LA COMPAGNIE AIR AFRIQUE

Afin de percevoir et de juger objectivement la portée des sentiments des travailleurs, nous allons exploiter les résultats de l'enquête réalisée par K. F. Konan (1993, p. 79-88), dans le cadre de son mémoire de maîtrise de Sociologie, auprès de 90 agents d'Air Afrique sur principalement « l'acceptation des différences » et « l'esprit de communauté ». La majorité des réponses des travailleurs interrogés renvoient aux valeurs du

¹⁰ Il convient de faire remarquer que la 3^{ème} liberté constitue l'aller du trafic et la 4^{ème} liberté en est le retour. Dans les relations entre deux pays, le trafic représentant la 3^{ème} liberté de l'air de l'un correspond à la 4^{ème} liberté de l'autre, et vice versa. Les 3^{ème} et 4^{ème} libertés constituent les « libertés d'échanges directs ». Ce sont elles qui permettent d'établir les rapports entre deux pays au plan des transports aériens.

¹¹ La 5^{ème} liberté comporte aussi des variantes, notamment celle correspondant au droit de cabotage qui est le trafic à l'intérieur d'un même État. En vertu de l'article 7 de la Convention de Chicago de 1944, le cabotage est le domaine réservé de la Compagnie nationale d'un État. Mais, si un État accorde le droit de cabotage à une compagnie étrangère, il doit l'accorder à toutes les autres sans discrimination.

¹² En principe, la France n'a pas à négocier séparément des accords particuliers de trafic aérien avec chaque pays membre d'Air Afrique. Elle a en face d'elle pour interlocuteur une seule Compagnie, Air Afrique, qui groupe les droits de trafics internationaux de onze États et qui accepte la constitution d'une association avec la SODETRAF, contrôlant une partie des capitaux investis dans Air Afrique. Le trafic entre les onze pays signataires du Traité de Yaoundé s'effectue exclusivement par la seule association afin d'éviter une multiplication inutile de la concurrence et compenser les pertes effectuées sur les liaisons les moins fréquentes par les gains réalisés entre des escales plus rentables.

¹³ Au sein de cette zone d'exploitation commune (ZEC), les horaires et les programmes sont coordonnés de manière étroite pour chaque saison ; les grilles tarifaires font l'objet d'une concertation entre les compagnies associées ; l'offre en sièges est répartie de manière équilibrée entre Air Afrique, UAT et Air France. Les déséquilibres font l'objet, lorsqu'ils existent, d'accords commerciaux adaptés entre les compagnies partenaires.

vivre-ensemble. Celles-ci se traduisent à la pratique chez le personnel d'une part, par le développement de comportement d'inclination et d'autre part, par l'affirmation de son appartenance à une même communauté.

3.1. Le développement de comportement d'inclination

Ce qui rend une intégration réussie est, en général, l'acceptation réciproque des différences en ce sens que les acteurs de l'intégration constituent avant tout des êtres sociaux façonnés par diverses cultures. Ainsi, le pluralisme dans une communauté permet à ses membres de vivre en acceptant une certaine diversité d'individus. La notion de pluralisme suggère fortement une acceptation de l'autre (N. Lavallée, 2014, p. 13). Il s'avère donc que cette acceptation réciproque devient un facteur non moins important susceptible d'animer et de motiver à un très haut degré l'ensemble des actions et des opérations de coopération.

Concernant « l'acceptation des différences », les réponses des travailleurs d'Air Afrique révèlent que face à des collègues de pays autres que les leurs, les enquêtés, dans leur majorité, développent des réactions positives. Ainsi, 80 agents, soit 88,89% des enquêtés n'éprouvent pas de la méfiance mais de l'admiration aussi bien que de l'attraction pour leurs collègues. En outre, 95,56% des interrogés à savoir 86 travailleurs affirment n'avoir jamais été victimes d'agressions tribales. Mieux, 85 agents (94,44% des interrogés) parmi eux soutiennent que toutes les cultures s'équivalent et poursuivent qu'ils sont prêts à parler les langues et les ethnies de leurs collègues.

Par ailleurs, les réponses aux interrogations sur les sentiments nationalistes au sein d'Air Afrique se traduisant par la tendance de certains cadres, soit à favoriser leurs compatriotes, soit à faire prévaloir les intérêts de leurs pays respectifs permettent de constater pratiquement l'absence de ces préjugés dans les comportements des travailleurs de la compagnie multinationale. En effet, pour 82 agents (91,12% des enquêtés), ces sentiments nationalistes n'existent plus. Ce qui leur fait dire que le climat social au sein d'Air Afrique est de plus en plus agréable et qu'ils se sentent plus que jamais proches les uns des autres.

En somme, les opinions de la quasi-totalité des travailleurs d'Air Afrique sont favorables à l'acceptation des différences et à une plus grande ouverture. Cela se justifie par le fait que ceux-ci ont une meilleure appréhension de la valeur des échanges culturels et qu'ils sont plus réceptifs que les autres. C'est pourquoi, la compagnie Air Afrique apparaît, de 1961 à 2002, plus un lieu privilégié où s'apprennent l'accueil de la pluralité, le respect de l'autre dans sa différence, le maintien des rapports égalitaires et le rejet de toute forme d'exclusion.

Au demeurant, les travailleurs de la compagnie aérienne Air Afrique développent en son sein le sentiment d'appartenir à une même communauté à travers un dépassement de tout ce qui les oppose.

3.2. L'affirmation de l'appartenance à une même communauté

Dans une société plurielle, les comportements compatibles des individus sont la résultante d'un partage de valeurs communes en ce sens que les membres de la communauté possédant des valeurs communes peuvent se rejoindre plus facilement sur certains points et ainsi mieux se comprendre (M. Abdallah-Preteceille, 2008, p. 10). Ce faisant, même en se soumettant à des pouvoirs jugés abusifs dans un contexte non volontaire, les membres d'une même communauté sont libres de s'associer avec d'autres selon leurs valeurs et leurs convictions (D. M. Weinstock, 2008, p. 5). En effet, les informations recueillies au niveau de la rubrique « l'esprit de communauté » montrent que tous les enquêtés dans leur ensemble entretiennent des rapports avec les autres membres du personnel de la compagnie. Tandis que 27 travailleurs (30% des enquêtés) trouvent ces rapports exclusivement professionnels, pour les 63 autres agents, soit 70% des interrogés, ces rapports dépassent le simple cadre du travail en s'étendant à l'ensemble des relations humaines. En outre, jugeant la qualité des relations avec les collègues, 83 travailleurs à savoir 92,22% reconnaissent entretenir d'excellentes relations avec leurs collègues.

Par ailleurs, selon R. Mucchielli (2019, p. 99), le sentiment d'appartenance naît à la suite de l'identification de l'individu lui-même au groupe, en se construisant une identité sociale à travers ce groupe. Lorsqu'un individu s'intègre à une communauté, il répond alors à ce désir d'avoir un sentiment d'appartenance à cette communauté. Plus ce sentiment d'appartenance à cette communauté est intense, plus l'individu développe des attaches affectives en adoptant des valeurs et habitudes avec un sentiment de solidarité avec les autres membres (L.-P. Boucher et J. Morose, 1990, p. 417). Ainsi, pour 81,11% des personnes interrogées, soit 73 agents, le personnel d'Air Afrique forme une communauté intégrée. Cette affirmation est indiscutablement la réalité dans la mesure où il existe, au sein d'Air Afrique, un brassage de différentes catégories socioprofessionnelles et de plus d'une dizaine de nationalités.

En outre, la mise en place d'une structure intersyndicale constitue également la preuve de l'intégration du personnel d'Air Afrique. En effet, Air Afrique étant une organisation sociale encourage de façon soutenue et vive l'acceptation réciproque des différences entre les travailleurs. À partir de 1970, un statut du personnel et une convention de sécurité sociale définissent des droits et devoirs identiques à tous les salariés d'Air Afrique en fonction de leur catégorie socioprofessionnelle ; abstraction est faite de leur nationalité et de leur lieu

d'affectation. Ainsi, les 4.200 travailleurs (L. B. Koffi, 2012, p. 341) de la compagnie en 2002 se reconnaissent en un seul syndicat qui est l'Intersyndicale des Travailleurs d'Air Afrique (ISTAA). Elle est l'émanation de tous les syndicats de personnels des directions locales de la compagnie. L'Intersyndicale des Travailleurs d'Air Afrique (ISTAA) voit le jour dans l'esprit de l'Organisation de l'Unité Syndicale Africaine (OUSA) à la fin des années 70 à Dakar, où se situe son siège (Air Afrique, 1996, p. 36). L'ISTAA se veut un cadre de réflexions et d'actions des agents de toutes les directions locales d'Air Afrique, capable de coordonner toutes les actions de l'ensemble des syndicats de personnels en vue d'une organisation efficiente de celles-ci. Le bureau exécutif de l'Intersyndicale des Travailleurs d'Air Afrique (ISTAA) comprend les secrétaires généraux des syndicats locaux et du secrétaire permanent du siège de la compagnie. Parmi les membres du bureau exécutif sont choisis, chaque année, un secrétaire général, un secrétaire général adjoint et un secrétaire général permanent de nationalités différentes auxquels sont confiées la direction et les missions de l'Intersyndicale (Air Afrique, 1996, p. 22). C'est donc côte à côte et de façon quotidienne que tous les travailleurs d'Air Afrique luttent pour le développement de la compagnie et également pour la sauvegarde de leurs intérêts. Toutes choses qui subordonnent les différences et développent le sentiment d'appartenir à une même communauté en faisant fi de toutes leurs différences et en vivant les mêmes événements aussi bien heureux que malheureux.

IV. CONCLUSION

Durant son existence c'est-à-dire de 1961 à 2002, Air Afrique se révèle un véritable creuset d'intégration en Afrique. Cet état de fait s'observe aussi bien dans le processus de création d'Air Afrique que dans la nature de son organisation sociale, avec cette élégance exclusivement africaine de concevoir la solidarité. Cette dernière permet aux États membres et aux travailleurs de surpasser les obstacles d'ordre idéologique, politique, culturel, social ou économique pour aboutir à la mise en place d'une compagnie aérienne totalement multinationale dans son fonctionnement et à l'agrégation des différentes nationalités et des diverses cultures qui composent son personnel. Malgré cette intégration réussie, la multinationale Air Afrique connaît la faillite et la liquidation en 2002.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Sources imprimées

- [1]. AIR AFRIQUE (1990), *Contact, le bulletin de liaison d'Air Afrique*, n°30, quatrième trimestre.
- [2]. AIR AFRIQUE (1981), *Contact, le bulletin de liaison d'Air Afrique*, n°7-8.
- [3]. AIR AFRIQUE (1983), *Histoire d'une compagnie*, Abidjan, Air Afrique.
- [4]. AIR AFRIQUE (1996), *Le personnel face à la crise. Bilan et perspectives*, Abidjan, Air Afrique.
- [5]. AIR AFRIQUE (1962), *L'environnement d'Air Afrique*, Abidjan, Air Afrique.
- [6]. AIR AFRIQUE (1966), *Les libertés de l'air*, Abidjan, Air Afrique.
- [7]. AIR AFRIQUE (1961), *Traité relatif aux transports aériens en Afrique*, Yaoundé, Air Afrique.

Bibliographie

- [8]. « Air Afrique : réussite ou échec ? » (1978), in *Jeune Afrique*, n°921, p. 33-47.
- [9]. ABDALLAH-PRETCEILLE Martine (2008), « Éthique et diversité », in *Éducation et francophonie*, vol. 36, n°2, p. 16-30.
- [10]. BERRON Henri (1976), « L'association Air Afrique – UTA et les transports aériens dans les pays d'Afrique noire francophone », in *Les cahiers d'Outre-Mer*, vol. 29, n°114, p. 113-136.
- [11]. BOUCHER Louis-Philippe & MOROSE Joseph (1990), « Responsabilisation et appartenance : la dynamique d'un projet éducatif », *Revue des sciences de l'éducation*, vol. 16, n°3, p. 415-431.
- [12]. ELAIGWU Isawa Jonah & MAZRUI Ali Al'Amin, (1998), « Construction de la nation et évolution des structures politiques », in MAZRUI Ali Al'Amin & WONDJI Christophe (dir.) (1998), *Histoire générale de l'Afrique*. vol. VIII : *L'Afrique depuis 1935*, Paris, Editions UNESCO, p. 461-497.
- [13]. KOFFI Loukou Bernard (2012), *Histoire de la compagnie aérienne multinationale Air Afrique (1961-2002)*, Thèse de Doctorat Unique, Abidjan, Département d'Histoire-Université Félix Houphouët-Boigny.
- [14]. KONAN Kassé Faustin (1993), *La multinationale Air Afrique et l'intégration des économies africaines*, Mémoire de Maîtrise, Abidjan, Institut d'Ethnosociologie (IES)-Université de Cocody.
- [15]. LAVALLEE Noémie (2014), *Vivre ensemble : une notion à préciser avec le personnel scolaire*, Mémoire de Maîtrise, Québec, administration et évaluation en éducation-Université Laval.
- [16]. MIEZAN Miezán Frédéric (2006), *Histoire de la Banque Africaine de Développement et de sa contribution à l'essor de la Côte d'Ivoire de 1963 à 2005*, Thèse de Doctorat Unique, Bordeaux, Université Michel-Montaigne Bordeaux III.
- [17]. MOTAMED-NEJAD Ramine (1999), « Le capitalisme et le socialisme : similitudes et différences », in CHAVANCE Bernard, MAGNIN Éric, MOTAMED-NEJAD Ramine & SAPIR Jacques (éds) (1999),

- Capitalisme et socialisme en perspective. Évolution et transformation des systèmes économiques*, Paris, La Découverte, p. 217-246.
- [18]. MUCCHIELLI Roger (2019), *La dynamique des groupes*, Paris, ESF Sciences humaines.
- [19]. TSHIYEMBE Mwayila (2012), *Organisations internationales : théorie générale et étude de cas*, Paris, Editions L'Harmattan.
- [20]. WEINSTOCK Daniel Marc (2008), « Une philosophie politique de l'école », in *Éducation et francophonie*, vol. 36, n°2, p. 31-46.
- [21]. ZORGBIBE Charles (1986), *Les organisations internationales*, Paris, PUF, « Que sais-je ? », n°792.

KOFFI Loukou Bernard. “ Les pratiques intégrationnistes, une réalité au sein de la compagnie aérienne Air Afrique.” *IOSR Journal of Humanities and Social Science (IOSR-JHSS)*, 27(11), 2022, pp. 55-62.