

**CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN :  
DÉFIS ET PROMESSES DE LA LIBÉRALISATION**

**Montréal, 24 – 29 mars 2003**

**Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation**  
**2.2 : Accès aux marchés**

**ÉQUITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES D'ACCÉDER AUX MARCHÉS  
DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL ET PROBLÈME  
DE L'ENCOMBREMENT DES AÉROPORTS**

(Note présentée par l'Arabie saoudite, le Bahreïn, l'Égypte, les Émirats arabes unis, l'Irak, la Jamahiriya arabe libyenne, le Liban, le Maroc, l'Oman, le Qatar, la Syrie, la Tunisie, le Yémen et l'observateur de la Palestine)<sup>2</sup>

**SOMMAIRE**

La présente note examine la question de l'encombrement des aéroports et de ses répercussions sur les attributions de créneaux horaires, ainsi que l'application du principe de non-discrimination.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 5.1.

**1. INTRODUCTION**

1.1 Au cours des dix dernières années, la croissance du transport aérien commercial international n'a cessé de dépasser la capacité disponible dans un nombre croissant d'aéroports dans le monde. Par ailleurs, la capacité déjà restreinte de certains aéroports dans le système de transport aérien international a été limitée davantage par des restrictions environnementales, politiques ou financières. Suite à l'apparition de plusieurs phénomènes économiques nouveaux, tels que la concurrence accrue entre les transporteurs aériens et l'émergence d'une nouvelle «race» de transporteurs, à savoir les transporteurs à faibles coûts, et leur prolifération rapide sur le marché du transport aérien international, la capacité concurrentielle de certains transporteurs aériens des pays en développement est affaiblie, de diverses façons, par la concurrence de plus en plus féroce qui existe entre les aéroports à circulation intense, menaçant ainsi l'accès de ces transporteurs sur les marchés internationaux.

---

<sup>1</sup> Le texte arabe de la présente note est fourni par des membres de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC).

<sup>2</sup> Membres de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC).

1.2 Les gouvernements, ainsi que les transporteurs, ont pris des mesures pour surmonter ou soulager le problème de l'insuffisance de capacité des aéroports. Toutefois, en raison de leur capacité limitée, certains aéroports ne sont toujours pas en mesure de répondre aux besoins des compagnies aériennes qui souhaitent y lancer des exploitations commerciales ou les développer.

## 2. LE PROBLÈME

2.1 Les dix dernières années ont été témoins d'une forte croissance du trafic aérien dans certaines régions du monde. Les principaux aéroports de ces régions ne sont plus en mesure d'accueillir un nombre élevé de vols, en raison de leur insuffisance de capacité durant certaines périodes de la journée, de la semaine ou de la saison, voire durant toute leur période ouvrable. Certains facteurs extérieurs empêchent les aéroports d'augmenter leur capacité (par exemple en construisant de nouvelles installations ou en agrandissant les installations existantes). Ces facteurs de restriction sont principalement les considérations environnementales et les obstacles physiques.

2.2 Du point de vue environnemental, les couvre-feux et les mesures antibruit visant à réduire la nuisance qu'impose le bruit des aéronefs sur les communautés qui habitent dans les alentours des aéroports sont autant de facteurs de restriction de la capacité aéroportuaire. C'est pourquoi l'exploitation d'aéronefs moins bruyants pourrait être considérée comme une solution importante au problème de capacité des aéroports.

2.3 Pour ce qui est des restrictions physiques de l'expansion de la capacité des aéroports, il s'agit surtout des caractéristiques topographiques de la zone aéroportuaire, telles que des montagnes ou des collines. Cela peut être aussi l'emplacement de l'aéroport par rapport aux activités de la population et des activités économiques dans le voisinage. Si l'aéroport est situé dans une zone à haute densité, le coût sera particulièrement élevé pour obtenir la prolongation d'une piste existante ou la construction d'une nouvelle piste, surtout si le pays fait face à un problème d'insuffisance de terrains disponibles aux fins de développement.

2.4 Dans ces circonstances, les pays sont confrontés au dilemme d'avoir à établir l'équilibre entre, d'une part, les intérêts des transporteurs aériens, notamment ceux qui exploitent depuis longtemps des services aériens à destination et en provenance de ces aéroports, et d'autre part, l'intention de ces transporteurs d'accroître leurs services à destination de ces aéroports à capacité limitée, afin de tirer pleinement parti de leur part du marché.

2.5 Il faut également tenir compte des intérêts des nouveaux transporteurs aériens qui veulent offrir leurs services à ces aéroports et qui doivent disposer de chances égales d'accéder aux marchés et d'y faire concurrence aux autres transporteurs. Il est donc évident qu'à certains aéroports, les créneaux sont devenus une ressource rare et précieuse.

## 3. LES SOLUTIONS AU PROBLÈME

3.1 Afin d'alléger la pénurie des créneaux aux aéroports et d'éliminer le problème de l'insuffisance de capacité, certains États, administrations aéroportuaires et transporteurs aériens ont pris des mesures particulières. Ces mesures comprennent notamment le renforcement des services de contrôle de la circulation aérienne, ainsi que la rationalisation des mesures de contrôle de passagers et de fret, par l'utilisation de documents de voyage lisibles à la machine, l'application de programmes de dispense de visa, le filtrage préalable et les documents électroniques de fret.

3.2 Dans le même contexte, d'autres États ont adopté des politiques visant à réduire l'ampleur du problème. En voici une liste partielle :

- a) abstention de négocier des droits de trafic nouveaux ou élargis à moins qu'ils ne puissent être appliqués;
- b) négociation bilatérale préalable sur les accès aux créneaux avant la disponibilité de nouvelle capacité découlant de la construction d'un nouvel aéroport ou de l'agrandissement d'un aéroport existant;
- c) application du principe de réciprocité dans l'attribution de créneaux aux aéroports; expansion des aéroports de déroutement et encouragement des transporteurs à les utiliser, surtout dans les villes disposant de plus d'un aéroport;
- d) reconnaissance du lien entre les restrictions acoustiques et la demande; la baisse de la demande ou la distribution du trafic aérien dépend davantage des critères de bruit que du choix des transporteurs, ou des exploitants de services de passagers ou de fret;
- e) application de tarifs de période de pointe pour les redevances d'atterrissage, afin de diriger la demande vers les créneaux disponibles en période d'utilisation partielle de la capacité d'un aéroport.

3.3 Devant l'insuffisance de la capacité aéroportuaire et la non-disponibilité de créneaux qui risquent de compromettre l'exercice des droits de trafic dans un marché du transport aérien international de plus en plus concurrentiel, de nouvelles solutions ont été proposées pour réduire l'ampleur du problème :

- a) autoriser l'achat, la vente et la location de créneaux d'aéroport par les transporteurs; et
- b) adopter des mécanismes d'établissement de tarifs marginaux pour les périodes de pointe afin d'étaler l'utilisation des créneaux disponibles aux aéroports;

3.4 Il est bien connu que l'Association du transport aérien international (IATA) a mis au point son propre système de coordination des horaires, qui est considéré comme le principal mécanisme d'attribution de créneaux, utilisé par différents exploitants. L'IATA a également établi certaines règles relatives au processus d'établissement des horaires de vol, prévoyant un coordonnateur pour chaque aéroport, afin d'assurer la transparence, l'équité et la non-discrimination. La Conférence mondiale de transport aérien de 1994 avait entériné, dans ses conclusions, les mesures adoptées par l'IATA et recommandé qu'un traitement préférentiel soit accordé aux transporteurs aériens des pays en développement

3.5 L'Organisation arabe du transport aérien (AACO) est d'avis que l'appel de l'IATA en faveur de l'adoption de mesures collectives internationales pour l'établissement d'horaires de vol répond aux principes de transparence, d'équité et de non-discrimination. Ces principes méritent d'être appuyés, sous réserve que le concept d'égalité des chances soit intégré dans les accords de transport aérien conclus entre les États, puisque les transporteurs provenant de régions de grande densité peuvent exploiter à tout moment des services dans les aéroports des pays en développement qui ne connaissent pas les mêmes problèmes d'encombrement. Par contre, les transporteurs des pays en développement ne disposent pas du même nombre de créneaux. Ils n'ont donc pas la souplesse requise pour exploiter des vols aux aéroports

des pays développés. Le principe d'égalité des chances est donc d'une importance fondamentale dans la création d'un système équitable d'attribution de créneaux. L'AACO souligne l'importance d'inclure ce concept dans tout code de conduite qui pourrait être adopté dans l'établissement des horaires de vol.

#### 4. CONCLUSION

4.1 Le problème de la pénurie des créneaux aux aéroports à capacité limitée et de l'attribution de ces créneaux aux transporteurs aériens qui voudraient y accroître le nombre de vols exploités ou y commencer l'exploitation de services soulève des questions portant sur la prévention des accès aux marchés, la discrimination, l'équité et l'égalité des chances, ainsi que le respect des dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago). Le problème soulève également certaines préoccupations concernant les échanges commerciaux de créneaux, étant donné que ces échanges risquent d'avoir des incidences néfastes sur la concurrence, surtout dans les cas où ils se retrouveront, par vente, achat ou location, exclusivement entre les mains de certains transporteurs qui disposent de ressources financières importantes et qui ont la capacité de les détenir en monopole grâce à leurs énormes budgets.

4.2 D'autre part, l'établissement de tarifs de période de pointe risque d'aller à l'encontre des principes fondamentaux qui sous-tendent l'imposition de redevances, à savoir les principes de non-discrimination et de recouvrement des coûts, ainsi que l'abstention d'imposer des redevances pour des installations ou des services inexistantes et non fournis aux transporteurs.

#### 5. SUITE PROPOSÉE

5.1 Compte tenu des efforts déployés par l'OACI et conformément aux objectifs de la Conférence, l'OACI est invitée :

- a) à élaborer des directives et des règlements qui prennent en considération les obligations des États en vertu de l'article 15 de la Convention de Chicago. Ces directives et règlements devront identifier les moyens nécessaires pour obtenir des créneaux aux aéroports et offrir la souplesse requise pour les utiliser aux États dont les transporteurs ne sont pas en mesure d'accéder aux marchés en raison de la capacité limitée de ces aéroports et de la pénurie des créneaux. Cette activité sera exécutée dans le respect des principes de transparence, de non-discrimination et d'égalité des chances;
- b) à mettre au point, en coopération avec l'IATA, des critères clairs et détaillés pour garantir une juste concurrence entre les transporteurs, de façon à leur permettre d'accéder aux marchés des aéroports à capacité limitée.