

**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

**DROITS DE TRAFIC, CAPACITE DES AEROPORTS ET CRENEAUX D'AEROPORT :
LE POINT DE VUE DES EXPLOITANTS D'AEROPORTS**

(Note présentée par le Conseil international des aéroports)

SOMMAIRE

Les droits de trafic, la capacité aéroportuaire et les créneaux d'aéroport sont des questions entièrement différentes. Les exploitants d'aéroports font tous les efforts possibles pour élargir la capacité des aéroports et ils ont le droit de définir et de déclarer leur capacité. Ils devraient jouer un rôle de chef de file dans le processus d'établissement des créneaux et superviser l'efficacité de l'attribution des créneaux aux compagnies aériennes. Lorsque des créneaux sont attribués, les compagnies aériennes se voient accorder des droits d'usage sur ces créneaux, mais non pas des droits de propriété. Cela s'applique aussi aux échanges de créneaux entre compagnies aériennes.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 4.1.

1. INTRODUCTION

1.1 La croissance du transport aérien a toujours devancé celle de la capacité des aéroports, surtout ces dernières années. Comme le souligne la note WP/8 du Secrétariat de l'OACI, le manque de capacité aéroportuaire est lié à des contraintes économiques, environnementales, politiques et physiques qui ont bloqué les efforts inlassables des exploitants d'aéroports et des Etats pour augmenter la capacité aéroportuaire, ce qui a limité l'accès aux marchés. Si elle n'augmente pas considérablement, la capacité aéroportuaire actuelle ne pourra faire face à la croissance du trafic aérien que laisse prévoir la libéralisation du transport aérien. Les points principaux des politiques de l'ACI en matière de gestion efficace de la capacité aéroportuaire sont décrits ci-dessous.

¹ Les versions en français et en espagnol ont été fournies par le Conseil international des aéroports.

2. POLITIQUES DE L'ACI EN MATIERE DE GESTION EFFICACE DE LA CAPACITE AEROPORTUAIRE

2.1 **Les droits de trafic, la capacité aéroportuaire et les créneaux d'aéroport** sont des questions entièrement différentes. Les droits de trafic permettent aux transporteurs d'avoir accès à un marché, la capacité aéroportuaire peut limiter la possibilité pour un aéroport de leur donner cet accès, et les créneaux sont établis et attribués pour faciliter l'accès des compagnies aériennes à des aéroports saturés. Le processus d'échange ou d'octroi de droits de trafic est entièrement différent du processus d'établissement et d'attribution de créneaux. Lorsque des créneaux sont attribués, les compagnies aériennes se voient accorder des droits d'usage sur ces créneaux, mais non pas des droits de propriété.

2.2 **Impact des pointes de trafic et des contraintes de capacité.** Les pointes de trafic aux aéroports entraînent de sérieuses pénalités économiques, comme la sous-utilisation de coûteux services et installations aéroportuaires, les coûts de renonciation dus à l'impact direct et indirect des services perdus, et des retards pour les avions et les passagers. On peut obtenir d'importantes améliorations en redistribuant le trafic au moyen d'une consultation efficace entre toutes les parties intéressées, aéroports compris. De plus amples renseignements figurent dans la brochure ACI-IATA intitulée «*Guidelines for Airport Capacity/Demand Management*».

2.3 **Coordination des horaires, attribution de créneaux et échange de créneaux.** Les exploitants d'aéroports ont le droit de définir et de déclarer leur capacité aéroportuaire en termes de taux de mouvements horaires pour les pistes, aérogares et aires de trafic en consultation avec les services de la circulation aérienne et d'autres organes compétents, selon les besoins. Le processus IATA de coordination des horaires et d'attribution de créneaux d'aéroports a, dans une large mesure, maintenu un degré élevé de cohérence et de stabilité dans le transport aérien international. Cependant, il est encore dominé par les intérêts des compagnies aériennes. Comme cela pourrait mener à des comportements anticoncurrentiels risquant d'être contraires aux intérêts des exploitants d'aéroports et de leurs communautés riveraines, la coordination des horaires et l'attribution de créneaux exigent toutes deux une autorisation de l'Etat.

2.4 Des comités de coordination devraient être créés aux aéroports où les horaires des compagnies aériennes sont coordonnés ou facilités, avec la pleine participation des aéroports à l'établissement des règles d'attribution de créneaux, permettant ainsi une consultation et une communication périodiques entre les compagnies aériennes et les aéroports concernés. Les aéroports intéressés devraient aussi pouvoir assister aux Conférences de coordination des horaires de l'IATA, de coordination des horaires au moins en qualité d'observateurs. Si la demande excède les créneaux disponibles, il faudrait prévoir des procédures d'établissement d'horaires plus strictes afin d'arriver à l'utilisation la plus efficace de la capacité aéroportuaire, y compris l'attribution de créneaux, sous la responsabilité d'un coordonnateur indépendant. Les procédures devraient être transparentes et justes, et prévoir des sanctions pour réagir au non-usage ou à l'usage abusif de créneaux. Pour renforcer la concurrence, on pourrait réserver un pourcentage de créneaux disponibles toute la journée à réattribuer à des nouveaux venus à la demande de l'aéroport concerné. Certains types de vols (petits avions, avions bruyants, ou vols correspondant à une longueur d'étape spécifique) pourraient ne se voir accorder des créneaux que pour une période limitée.

2.5 Cette question n'est pas vue de la même façon dans toutes les régions. Par exemple, les aéroports des Etats-Unis considèrent les comités de coordination comme des organes potentiellement anticoncurrentiels, et ils appuieraient un mécanisme équitable et transparent d'attribution des créneaux qui devrait comprendre des sanctions pour neutraliser le non-usage ou l'usage abusif des créneaux, et tenir pleinement compte des intérêts des voyageurs. Les aéroports des Etats-Unis pensent aussi que les

règles d'attribution des créneaux devraient être conçues pour empêcher la collusion entre les transporteurs aériens et maximiser l'utilisation des mécanismes de marché avec indépendance mutuelle des parties pour attribuer les créneaux dans un marché secondaire. Ils croient en outre que les comités de coordination devraient être utilisés seulement comme remède à court terme, par exemple dans le cadre d'une réaction à des perturbations dues aux intempéries, ou à des situations d'urgence.

2.6 Si une réglementation et des sauvegardes efficaces ne sont pas en place, les compagnies aériennes ne devraient pas être autorisées à se livrer à des échanges secondaires de droits d'usage de créneaux. Les échanges doivent refléter les principes d'attribution établis aux aéroports touchés, ne doivent pas enfreindre les limites de capacité de l'aéroport, ne doivent pas être anticoncurrentiels et doivent maintenir l'usage efficace de la capacité aéroportuaire. Des règles d'usage obligatoire sous peine de retrait doivent s'appliquer. Les exploitants d'aéroports devraient approuver les règles et procédures d'échange de créneaux, gérer ou superviser le processus d'échange, et être associés de près à cette fonction lorsqu'elle est exécutée par un coordonnateur indépendant.

3. CONCLUSIONS

3.1 Les droits de trafic, la capacité aéroportuaire et les créneaux d'aéroport sont des questions entièrement différentes. Les exploitants d'aéroports font tous les efforts possibles pour élargir la capacité aéroportuaire, et en consultation avec les compagnies aériennes et les organismes en cause, ils devraient s'opposer aux limitations de capacité. Les exploitants d'aéroports ont le droit de définir et de déclarer leur capacité, et ils devraient jouer un rôle de chef de file dans le processus d'établissement des créneaux et superviser l'efficacité de l'attribution des créneaux aux compagnies aériennes. Lorsque des créneaux sont attribués, les compagnies aériennes se voient accorder des droits d'usage sur ces créneaux, mais non pas des droits de propriété.

4. SUITE A DONNER PAR LA CONFERENCE

4.1 La Conférence est invitée :

- a) à convenir que les droits de trafic, la capacité aéroportuaire et les créneaux d'aéroports sont des questions entièrement différentes ;
- b) à convenir que les exploitants d'aéroports ont le droit de définir et de déclarer leur capacité, qu'ils devraient jouer un rôle de chef de file dans le processus d'établissement des créneaux et superviser l'efficacité de l'attribution des créneaux aux compagnies aériennes, et que lorsque des créneaux sont attribués, les compagnies aériennes se voient accorder des droits d'usage sur ces créneaux, mais non pas des droits de propriété ;
- c) à prier instamment les Etats contractants de l'OACI de mettre en œuvre dès que possible les politiques de l'ACI énoncées à la Section 2 ci-dessus afin de renforcer l'efficacité de la gestion de la capacité aéroportuaire.