

CONFÉRENCE SUR L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Montréal, 19 – 28 juin 2000)

Point 4 de

l'ordre du jour: Déterminants de la réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne

ATTRIBUTION DE CRÉNEAUX

(Note présentée par le Conseil international des aéroports)

Sommaire

Les aéroports sont une partie essentielle du système de transport aérien. Lorsque la capacité aéroportuaire est limitée, la première réaction devrait être d'essayer de la développer. Si cela n'est pas possible, les exploitants d'aéroports doivent définir et déclarer des limitations de la capacité aéroportuaire, en consultation avec les autres organismes en cause et avec les compagnies aériennes, en utilisant des critères de service et méthodes d'évaluation de la capacité appropriées. S'il est nécessaire d'attribuer des créneaux, la politique d'attribution doit viser à optimiser l'ajustement de la capacité et de la demande, sur la base de la transparence, de la neutralité, de la non-discrimination, de la concurrence et de l'intérêt des passagers. Une attribution efficace des créneaux aux aéroports dont la capacité est limitée est décisive pour la croissance de l'industrie tout entière, et les exploitants d'aéroports doivent donc approuver les règles, procédures et processus en usage à leurs aéroports, qui peuvent comprendre des critères appliqués localement. Les exploitants d'aéroports devraient aussi être en mesure de gérer le processus d'attribution, s'ils le jugent souhaitable, et sous réserve des contraintes juridiques

1. Introduction

1.1 La première réaction à l'encombrement et à une demande dépassant la capacité devrait être d'accroître la capacité. Aucun effort ne doit être épargné pour faire en sorte qu'une capacité aéroportuaire suffisante puisse être fournie là où elle est nécessaire, et qu'aucune restriction artificielle de la capacité ne soit

imposée. Il n'est cependant pas toujours possible de fournir une infrastructure aéroportuaire suffisante pour répondre à la croissance de la demande. En outre, les pointes de trafic aux aéroports se traduisent par un encombrement et par de graves pénalités économiques comme la sous-utilisation d'installations et services aéroportuaires coûteux en dehors des périodes de pointe, ainsi que des retards pour les aéronefs et les passagers en période de pointe.

1.2 Aux aéroports où l'utilisation complète de la capacité à certaines périodes exige que les horaires des compagnies aériennes soient coordonnés, on peut obtenir d'importantes améliorations au moyen d'une consultation efficace entre les compagnies aériennes et les organes aéroportuaires/gouvernementaux. Aux aéroports plus encombrés, là où la demande dépasse la capacité disponible, il peut être nécessaire de prévoir des procédures plus strictes d'établissement des horaires, y compris un type quelconque de gestion de la demande, une tarification incitative et l'attribution de créneaux.

1.3. Au terme d'une période prolongée, l'IATA a établi et affiné un processus de coordination des horaires et d'attribution de créneaux qui a jusqu'ici maintenu un certain degré de cohérence et de stabilité en transport aérien international. Cependant, les procédures et processus d'attribution de créneaux sont encore dominés par les intérêts des compagnies aériennes, aux dépens des exploitants d'aéroports et de leurs communautés locales. Si des contrôles adéquats ne sont pas prévus, il est possible que le contrôle direct de l'attribution de créneaux par les compagnies aériennes aboutisse à un comportement anti-concurrentiel.

2. Questions clés

2.1 La capacité du système aéroportuaire tout entier de répondre à la demande dépend dans une large mesure de la capacité de l'infrastructure aéroportuaire, et de son interface avec le système de contrôle de la circulation aérienne en route. La capacité du contrôle de la circulation aérienne doit également être élargie, si cela est une contrainte. Aux aéroports encombrés, où un système d'attribution de créneaux est utilisé, son efficacité est d'une importance fondamentale pour l'exploitation de ces aéroports. La disponibilité et l'usage des créneaux déterminent l'utilisation de la capacité au sol (par exemple la capacité des pistes et des aérogares). La disponibilité de créneaux peut être un facteur décisif dans la décision des compagnies aériennes d'inclure ou d'exclure un aéroport dans leur réseau, et peut fondamentalement toucher la qualité et le choix des services qu'un aéroport peut fournir aux communautés locales situées dans sa zone d'attraction commerciale.

2.2 Un créneau aéroportuaire est l'heure d'arrivée ou de départ attribuée ou disponible pour un mouvement d'aéronef à une date précise. Comme ce sont les exploitants d'aéroports qui ont créé l'infrastructure aéroportuaire, les créneaux aéroportuaires *n'appartiennent pas* aux compagnies aériennes. Ils sont une ressource de l'aéroport, pour laquelle des droits d'usage sont octroyés aux compagnies aériennes, et ils ajoutent de la valeur en contribuant à la création de routes.

2.3 Lorsque la demande dépasse la capacité, et que les systèmes volontaires de coordination des horaires se sont avérés inadéquats, l'attribution officielle de créneaux est un outil¹ communément utilisé pour atténuer les perturbations, les retards et le service médiocre qui en résulte pour les passagers aux aéroports qui connaissent des contraintes de capacité.

¹Un autre mécanisme complémentaire pour gérer la demande peut consister à utiliser des mécanismes de tarification qui traduisent adéquatement le coût économique d'installations encombrées côté piste et côté ville, par exemple des redevances minimales ou fixes ou des redevances de pointe.

2.4 Le principal objectif d'un système d'attribution de créneaux devrait être de maximiser les avantages pour les voyageurs, tant à l'aéroport soumis aux contrôles de créneaux qu'à d'autres aéroports cherchant à avoir accès à un aéroport avec contrôles de créneaux. S'il importe d'assurer l'accès des nouveaux venus, il faut aussi tenir compte d'autres objectifs: utiliser efficacement la capacité aéroportuaire, encourager la création de nouvelles routes, et promouvoir la concurrence entre les transporteurs existants. A cette fin, les procédures d'attribution de créneaux pourraient tenir compte de la préséance historique, des nouveaux venus, de la fréquence du service, de la taille et du type des aéronefs, de l'utilisation efficace des ressources restreintes d'aéroport et d'espace aérien, du service fourni aux marchés faiblement desservis, et de la sous-utilisation des créneaux attribués. Les procédures devraient être transparentes et non discriminatoires.

2.5 Traditionnellement, les aéroports ont été exclus d'une participation active au processus d'établissement des horaires, et les retards d'aéronefs sont souvent dûs à l'inefficacité de l'établissement des horaires et de la planification des créneaux, en rapport avec les intérêts commerciaux des compagnies aériennes. Dans ces situations, l'intervention des aéroports dans la gestion efficace de la capacité par le biais de l'attribution de créneaux est cruciale pour garantir le mouvement efficace des personnes et des marchandises. Les aéroports doivent jouer un rôle de chef de file dans le développement économique des communautés et des régions qu'ils desservent.

2.6 Dans ce contexte, il est difficile d'appliquer une règle générale, et il est donc préférable d'établir des règles conformes aux conditions locales afin d'utiliser au mieux et le plus efficacement la capacité disponible. Ces règles devraient néanmoins être basées sur des principes transparents et non discriminatoires. Les directives et règles supplémentaires établies par les parties intéressées (aéroports, compagnies aériennes et organes participants) devraient être prises en compte.

3. Règles, procédures et processus d'attribution de créneaux et contraintes législatives

3.1 Pour garantir que les aéroports fonctionnent avec le plus d'efficacité et d'efficience possible, il est essentiel que les exploitants d'aéroports *participent* à tout processus d'attribution de créneaux, au moins en approuvant les règles et procédures d'attribution de créneaux. Les exploitants d'aéroports devraient également être en mesure de *gérer* le processus d'attribution à leurs aéroports respectifs s'ils estiment la chose souhaitable, sous réserve des contraintes juridiques.

3.2 Les règles d'attribution de créneaux peuvent aussi tenir compte de situations nationales ou aéroportuaires particulières. L'ACI préconise une approche nationale en recherchant un équilibre, axé sur le marché, de la taille des aéronefs, du nombre de vols et de la gamme des destinations. En outre, lorsque le bruit des aéronefs a une incidence néfaste sur la capacité, on peut donner la préférence aux vols effectués par des aéronefs moins bruyants. Les critères appliqués localement doivent cependant être non discriminatoires, transparents et soumis à des procédures de consultation ou d'approbation appropriées. Faute d'accord des compagnies aériennes, l'exploitant d'aéroport a le droit d'imposer de tels critères.

3.3 Dans certains pays du monde entier, dont ceux de l'Union européenne, il y a un cadre juridique établi régissant l'attribution de créneaux (aux Etats-Unis, par contre, la législation récente indique une intention d'abolir complètement les limitations législatives en matière de créneaux). L'ACI reconnaît que toute législation de ce genre a la priorité en ce qui concerne la conception ou le fonctionnement des systèmes d'attribution de créneaux. Ceci dit, il est essentiel que les exploitants d'aéroports participent activement à la création ou à l'amendement de toutes lois, directives ou règlements sur l'attribution de créneaux, car ils peuvent avoir un effet important sur l'exploitation et l'économie des aéroports.

4. Echanges, transferts et commerce de créneaux

4.1 Aux aéroports très encombrés, des efforts supplémentaires devraient être faits pour arriver à une utilisation efficace de la capacité aéroportuaire restreinte. A cette fin, des échanges et transferts de créneaux peuvent être permis, sans que cela suppose que les créneaux appartiennent aux compagnies aériennes, mais comme outil utile pour garantir la souplesse dans le processus d'attribution, et pour faire correspondre la capacité à la demande. Les règles et procédures d'échange et de transfert de créneaux doivent être approuvés par l'exploitant d'aéroport.

4.2 Les compagnies aériennes ne devraient pas être autorisées à faire le commerce de créneaux comme s'ils leur appartenaient, mais il pourrait être avantageux de leur permettre de faire des opérations sur le marché secondaire relatives aux droits d'usage des créneaux. Les opérations sur le marché secondaire 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 anti-concurrentielles et devraient viser à maintenir l'utilisation efficace de la capacité aéroportuaire. Les règles et procédures relatives aux opérations sur le marché secondaire doivent être approuvés par l'exploitant d'aéroport, qui peut aussi vouloir gérer ou superviser le processus.

5. Suite à donner par la Conférence

5.1 La Conférence est invitée à prendre note du rôle essentiel des exploitants d'aéroports dans le système d'attribution de créneaux, à tous les aéroports où l'attribution de créneaux est nécessaire. Il est demandé aux Etats de consulter les exploitants d'aéroports sur la formulation de toutes contraintes juridiques sur l'attribution de créneaux. Il leur est également demandé de reconnaître que les exploitants d'aéroports devraient pouvoir établir des règles locales, et participer au processus d'attribution pour garantir la transparence, la non-discrimination et l'utilisation la plus efficace et la plus efficiente de l'infrastructure aéroportuaire.