



**NOTE DE TRAVAIL**

**SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN**

**Montréal, 18 – 22 mars 2013**

**Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif**

**2.1 : Accès aux marchés**

**ATTRIBUTIONS DE CRÉNEAUX ET LEUR IMPACT SUR LA  
LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN**

(Note présentée par le Bahreïn au nom de la Commission arabe de l'aviation civile<sup>2</sup>)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note de travail traite de l'impact négatif des politiques qui régissent l'attribution de créneaux et de son inconsistance avec la tendance mondiale vers la libéralisation du transport aérien international, en général, et particulièrement sur la participation de pays en développement.

**Suite à donner :** La Conférence est invitée à accepter les recommandations présentées dans le paragraphe 4.

*Références :* Les références ATConf/6 peuvent être consultées sur le site [www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6).

**1. INTRODUCTION**

1.1 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) s'efforce constamment de promouvoir la culture de libéralisation dans le transport aérien international, en coopération avec d'autres fédérations et organisations internationales et régionales, notamment l'Association du transport aérien international (IATA), qui a toujours préconisé que les transporteurs aériens puissent mener leurs affaires dans le domaine du transport aérien, comme d'autres secteurs, sans contraintes ou obstacles venant de gouvernements.

**2. DISCUSSION**

2.1 On sait que la quatrième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/4), tenue en 1994, était axée sur la question de la libéralisation du transport aérien et qu'elle a adopté d'importantes

<sup>1</sup> Version arabe fournie par le Bahreïn.

<sup>2</sup> Algérie, Arabie saoudite, Bahreïn, Égypte, Émirats arabes unis, Iraq, Jordanie, Liban, Libye, Mauritanie, Maroc, Oman, Palestine, Qatar, Soudan, Tunisie et Yémen.

recommandations, notamment pour accorder aux transporteurs aériens de pays en développement des mesures préférentielles pour leur permettre de participer à ce processus.

2.2 La cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5), tenue en mars 2003, a réitéré les recommandations de l'ATConf/4. La tendance à la libéralisation s'est transformée en une politique mondiale et des études menées par l'IATA ont confirmé les bénéfices économiques obtenus par tous les États ayant adopté cette politique.

2.3 Ainsi, de nombreux pays en développement ont consacré des centaines de milliards de dollars à l'infrastructure de transport aérien (aéroports, compagnies aériennes, services de navigation aérienne, formation, etc.) afin de tenir le rythme de la croissance du trafic liée au concept de « ciel ouvert ». Ces pays ont conclu de nombreux accords de transport aérien basés sur le principe de « ciel ouvert », selon lesquels il n'est pas imposé de contraintes en termes de volume de trafic, types d'aéronefs et fréquence des vols.

2.4 Toutefois, la question des attributions de créneaux a entravé la mise en œuvre de ces accords et les a rendus inefficaces, en ce qui concerne particulièrement les vols desservant de grands marchés, par exemple le marché européen. D'un autre côté, le trafic depuis l'Europe jusqu'à des pays en développement n'a pas souffert de contraintes de ce genre.

2.5 Des études entreprises par des fédérations et organismes européens montrent que le problème de capacité aéroportuaire dans les pays européens sera exacerbé d'ici à 2020 à cause de la demande accrue dans plus de 20 grands aéroports. Cela aurait un impact négatif sur la participation de compagnies aériennes de pays en développement dans l'utilisation de ces aéroports, considérant l'augmentation du trafic arrivant dans ces pays.

2.6 Les États ont demandé, dans des conférences et séminaires, que l'OACI joue un rôle actif dans l'élaboration d'un cadre réglementaire pour l'attribution de créneaux, assurant la participation des pays en développement dans l'industrie de transport aérien sans coûts ou fardeaux additionnels pesant sur un secteur déjà très grevé.

### 3. CONCLUSION

3.1 La communauté internationale cherche à limiter les problèmes liés à l'attribution et l'échange des créneaux, à travers l'augmentation de la capacité aéroportuaire et un traitement prioritaire pour les transporteurs de pays en développement. L'objectif est d'éviter que l'attribution de créneaux soit utilisée comme outil pour fermer l'espace aérien et mettre un terme à des politiques de « ciel ouvert ».

### 4. RECOMMANDATIONS

4.1 La Conférence est invitée :

- a) à adopter des recommandations de politique pour assurer que les transporteurs de pays en développement reçoivent un traitement préférentiel dans l'attribution de créneaux ;
- b) à prier l'OACI de prendre en compte a) ci-dessus dans ses textes d'orientation.