



NOTE DE TRAVAIL

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

Montréal, 15 – 20 septembre 2008

Point 2 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des aéroports

2.4 : Aspects de la non-discrimination

ACCÈS À L'INFRASTRUCTURE DES AÉROPORTS

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note examine deux questions portant sur l'accès à l'infrastructure des aéroports : l'attribution des créneaux et l'accès de l'aviation générale et d'affaires internationale aux aéroports. En ce qui concerne l'attribution des créneaux, il est rappelé qu'une étude du Secrétariat et de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5, 2003) a déjà établi un cadre général de politique et des lignes directrices pratiques pour les États. En ce qui concerne l'accès de l'aviation générale et d'affaires aux aéroports, une autre étude du Secrétariat a fait des recommandations visant à protéger les intérêts de cette catégorie d'utilisateurs et à garantir leur accès aux aéroports. Pour donner effet aux recommandations de cette dernière étude au niveau mondial, la note propose d'amender la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082).

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 5.

1. INTRODUCTION

1.1 La Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (ANSConf 2000) a recommandé que l'OACI « entreprenne de nouveaux travaux sur l'élaboration de lignes directrices sur les procédures d'attribution des créneaux » et « continue à suivre la situation dans le domaine de la gestion de la capacité des aéroports et de l'espace aérien, ainsi que de leurs rapports mutuels ». Elle a également recommandé que l'OACI « procède à une étude des mesures qui peuvent être prises pour assurer que l'aviation générale et d'affaires puisse établir, maintenir et de préférence élargir son accès aux aéroports, selon les besoins ».

1.2 La présente note résume d'abord brièvement les travaux réalisés par l'OACI sur l'attribution des créneaux depuis ANSConf 2000 (à noter que l'examen technique des mécanismes d'attribution des créneaux n'était pas du ressort de la Conférence). Elle examine ensuite la question de

l'accès de l'aviation générale et d'affaires internationale aux aéroports ainsi que les éléments actuels de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) relatifs à cette question.

2. ANALYSE

2.1 Attribution des créneaux

2.1.1 En 2001, le Secrétariat a publié une étude intitulée *Incidences de la réglementation sur l'attribution de créneaux de départ et d'arrivée aux aéroports internationaux* (Circulaire 283), qui analysait la situation existante, les tendances suivies par les aéroports où la capacité aéroportuaire ne suffisait pas à répondre à la demande des compagnies aériennes, le cadre réglementaire existant dans ce domaine et les moyens pris par les gouvernements, les aéroports et les compagnies aériennes pour remédier à la situation ou réduire les problèmes au minimum. L'étude évaluait aussi les mécanismes en place et les mécanismes possibles pour faire face à une insuffisance chronique de capacité aéroportuaire et proposait des améliorations aux systèmes existants et des solutions de rechange.

2.1.2 La principale conclusion de cette étude était que, pour résoudre le manque de capacité aéroportuaire et les problèmes connexes, les États devraient tenir compte du cadre juridique établi par la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300), des accords de services aériens, des règles régionales et nationales relatives à l'attribution des créneaux et des mécanismes volontaires existants pour gérer l'insuffisance de capacité aéroportuaire. Leurs solutions devraient être adaptées à la situation de chaque aéroport et différeraient selon la nature des difficultés et des mesures prises pour les surmonter.

2.1.3 La cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5, 2003) a examiné le problème de l'accès aux marchés aux aéroports à capacité limitée et les questions connexes relatives à l'attribution de créneaux. Comme la capacité des transporteurs aériens d'exercer les droits d'accès au marché accordés par divers accords de services aériens est étroitement liée à la disponibilité des créneaux aux aéroports concernés, la Conférence a conclu que « ... une attention bienveillante devrait être accordée à la demande de traitement préférentiel de la part des États dont les aéroports ne sont pas saturés mais dont les transporteurs aériens ne parviennent pas à obtenir de créneaux aux aéroports saturés, dans le respect de la législation nationale et des obligations internationales pertinentes ». Il a également été conclu que « tout système d'attribution de créneaux horaires devrait être juste, non discriminatoire et transparent et tenir compte des intérêts de toutes les parties prenantes. Un tel système devrait également être universellement compatible, destiné à maximiser l'utilisation de la capacité aéroportuaire, simple, pratique et économiquement viable ».

2.1.4 La Circulaire 283 et les résultats d'ATConf/5 établissent un cadre général de politique et des lignes directrices pratiques que les États peuvent employer à leur discrétion et avec souplesse.

2.2 Accès de l'aviation générale et de l'aviation d'affaires aux aéroports

2.2.1 La capacité limitée de nombreux aéroports, les restrictions acoustiques (notamment les couvre-feux nocturnes, qui réduisent le nombre d'heures d'utilisation des aéroports), les redevances d'heures de pointe ainsi que la commercialisation et la privatisation des aéroports sont autant d'obstacles au maintien, et encore plus à l'augmentation, de l'accès de l'aviation générale et d'affaires internationale à de nombreux aéroports desservant les grandes villes. Il est probable que l'augmentation prévue du trafic, qui n'est pas toujours compensée par une augmentation correspondante de la capacité aéroportuaire, forcera les aéroports à limiter encore plus l'accès de l'aviation générale et d'affaires

internationale. Les aéroports peuvent être contraints, pour répondre à la demande croissante des transporteurs aériens, leurs principaux clients, à qui s'adresse la plus grande partie des investissements en infrastructure, à réduire les opérations des usagers de l'aviation générale et d'affaires puisqu'ils ne sont pas des usagers « réguliers » comme les transporteurs aériens.

2.2.2 Ces problèmes ont été mis en relief dans une étude du Secrétariat sur l'accès de l'aviation générale et d'affaires internationale aux aéroports (*Study on International General and Business Aviation Access to Airports* [2005]). En vue de protéger les intérêts de cette catégorie d'usagers et de lui garantir l'accès aux aéroports, l'étude a fait des recommandations à l'échelon mondial, national et aéroportuaire.

2.2.3 À l'échelon mondial, il est proposé d'amender le Doc 9082 en développant et en renforçant le § 23, alinéa 9), sur les aéroports et le § 41, alinéa 8), correspondant sur les services de navigation aérienne, afin mieux souligner l'importance de cette catégorie d'usagers et de mettre en évidence la nécessité d'harmoniser les méthodes de répartition des coûts appliquées à ce secteur avec les politiques de l'OACI sur les redevances. Il est également recommandé que l'OACI indique aux États l'importance de faire participer l'aviation générale internationale, notamment l'aviation d'affaires, et/ou les organisations qui les représentent aux processus de consultation et de planification prévus dans le Doc 9082 (voir WP/6).

2.2.4 Au niveau national, l'étude recommande que les États, en raison de la nature distincte de l'aviation générale et d'affaires internationale et de sa contribution aux économies nationales, s'efforcent de faciliter l'accès de cette catégorie d'usagers aux principaux aéroports internationaux et, en cas de fort encombrement, aux aéroports voisins.

2.2.5 À l'échelon aéroportuaire, il est recommandé que les aéroports envisagent l'emploi optimal ou la mise en place de pistes réservées ou de délestage, là où c'est possible, pour répondre aux besoins de l'aviation générale et d'affaires internationale. Il faudrait encourager le recours à des zones aéroportuaires réservées, là où c'est possible, pour répondre aux besoins de ce type particulier de trafic. Les entités aéroportuaires exploitant plusieurs aéroports dans les régions métropolitaines devraient aussi encourager l'emploi d'aéroports de délestage pour cette catégorie d'usagers. Les autorités compétentes concernées pourraient également envisager l'utilisation conjointe des aéroports militaires.

3. CONCLUSIONS

3.1 Les conclusions suivantes peuvent être tirées de l'analyse qui précède :

- a) les États devraient envisager d'appliquer, à leur discrétion et avec souplesse, les résultats des études de l'OACI et les lignes directrices sur l'attribution des créneaux, ainsi que l'accès de l'aviation générale et d'affaires internationale aux aéroports ;
- b) l'OACI devrait amender les § 23 et 41 du Doc 9082 pour mieux souligner l'importance de l'aviation générale internationale, notamment l'aviation d'affaires, et mettre en évidence la nécessité d'harmoniser les méthodes de répartition des coûts appliquées à ce secteur avec les politiques de l'OACI sur les redevances.

4. PROPOSITION D'AMENDEMENT DE LA POLITIQUE

4.1 Conformément à la conclusion b) du § 3.1, il est proposé d'amender le § 23, alinéa 9), et le § 41, alinéa 8), du Doc 9082 comme suit :

Systèmes de redevances d'aéroport

23. *Le Conseil recommande de choisir les systèmes de redevances . . .*

- 9) *Les redevances d'aéroport imposées à l'aviation ~~civile~~ générale internationale, notamment à l'aviation d'affaires, devraient être évaluées raisonnablement, eu égard au coût des installations et services nécessaires et utilisés, celui-ci leur étant convenablement attribué, et au fait qu'il faut s'efforcer à l'objectif de promouvoir le développement solide de l'aviation civile internationale dans son ensemble.*

Systèmes de redevances de services de navigation aérienne

41. *Le Conseil recommande que les États veillent à ce que les systèmes de redevances . . .*

- 8) *Les redevances imposées à l'aviation générale internationale, notamment à l'aviation d'affaires, devraient être évaluées raisonnablement, eu égard au coût des installations et services nécessaires et utilisés, celui-ci leur étant convenablement attribué, et à l'objectif ~~qui consiste à~~ de promouvoir le développement solide de l'aviation civile internationale dans son ensemble.*

5. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

5.1 La Conférence est invitée à :

- a) examiner et à adopter les conclusions qui figurent au § 3.1 ;
- b) examiner et à appuyer la proposition d'amendement du Doc 9082 présentée au § 4.1.