



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 39 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

CRÉNEAUX AÉROPORTUAIRES

[Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les exploitants d'aéroports veulent promouvoir une attribution et une utilisation efficaces de la capacité qu'ils construisent, entretiennent et exploitent, en tenant compte des incidences sur certains aspects tels que les destinations desservies, la capacité en termes de sièges d'avion, la concurrence, les retards des avions, le coût et le niveau des services dans les aéroports de passagers, la connectivité et la pleine utilisation des créneaux horaires attribués.

Le Conseil international des aéroports (ACI) souhaite participer avec les États et les principaux acteurs de l'industrie à renforcer les directives de l'industrie sur l'attribution des créneaux et à examiner les moyens de moderniser les critères d'attribution pour tenir compte de l'évolution de l'industrie et des nouveaux défis.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à approuver les recommandations figurant au paragraphe 3.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D — <i>Développement économique du transport aérien.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet
<i>Références :</i>	Néant

1. INTRODUCTION

1.1 Certains États et groupes d'États ont adopté des règlements régissant l'attribution des créneaux dans les aéroports qui font face à la congestion du trafic. Ces règlements, à des degrés divers, prennent en compte les lignes directrices de l'industrie, telles que les Worldwide Slot Guidelines (WSG) de l'IATA, qui existent depuis de nombreuses années, pour harmoniser la coordination des créneaux aux aéroports.

1.2 La structure de l'industrie du transport aérien a beaucoup évolué au cours des vingt-cinq dernières années, en raison de la croissance, des améliorations technologiques, de la libéralisation et de la déréglementation, et les pressions concurrentielles qui en résultent ont transformé aussi bien les compagnies aériennes que les aéroports. Les exploitants d'aéroports, en particulier, sont passés de simples fournisseurs d'infrastructures à de véritables entreprises, avec de solides raisons économiques et sociales pour exploiter légitimement leurs actifs afin de répondre aux besoins des compagnies aériennes, ainsi qu'à ceux des passagers et des communautés qu'ils desservent. Dans le cas des aéroports appartenant à des investisseurs privés, cet objectif est aussi motivé et justifié par le risque d'investir et de gérer une entreprise nécessitant des capitaux massifs.

1.3 La croissance du transport aérien a aggravé l'encombrement des espaces aériens et des aéroports. Avec l'augmentation prévue de la demande mondiale, en particulier dans les marchés émergents tels que l'Amérique latine et l'Asie, les aéroports de ces régions sont confrontés à des problèmes de capacité semblables à leurs concurrents en Europe et en Amérique du Nord.

1.4 Quelque 300 aéroports dans le monde sont directement affectés par les principes de coordination des aéroports. Sur ce nombre, environ 120 sont de niveau 2, où la coordination des horaires est pratiquée de façon volontaire.

1.5 Environ 180 aéroports dans le monde sont classés au niveau 3, où les créneaux sont attribués par un coordonnateur de l'aéroport à chaque arrivée ou départ. Le nombre de créneaux qui peut être attribué est déterminé par des paramètres de coordination (déclaration de capacité) avant le début de la saison, et ne peut être dépassé par le coordonnateur de l'aéroport. Dans ces circonstances, conformément aux directives de l'industrie, l'exploitant de l'aéroport n'a aucune influence directe sur l'attribution et l'utilisation des capacités limitées fournies. Dans de nombreux pays, les exploitants d'aéroport ne sont même pas l'organisme qui établit la déclaration de capacité, c'est-à-dire le nombre de créneaux qui seront mis à disposition sur le marché.

1.6 Toutefois, comme l'indiquent les directives de l'industrie, la désignation du niveau de coordination devrait être fondée sur une analyse approfondie de la capacité. Cette analyse devrait tenir compte de la capacité de l'infrastructure de l'aéroport à répondre à la demande aux niveaux de service requis, tels que les délais d'attente, les degrés d'encombrement ou les retards. La désignation du niveau 3 devrait être envisagée en dernier ressort, en l'absence de tout autre moyen d'atténuer ou d'éliminer la nécessité d'une coordination.

1.7 Il importe de noter que, si l'utilisation optimale des capacités existantes est une étape essentielle, elle ne donnera pas de capacité suffisante pour répondre à la demande future du marché. La planification et la création de nouvelles capacités aux aéroports sont une condition préalable, surtout sur les marchés les plus dynamiques, si l'industrie aéroportuaire veut répondre de manière compétitive à la demande de trafic future.

2. ANALYSE

2.1 Les exploitants d'aéroports veulent promouvoir la plus grande efficacité possible dans l'utilisation de l'infrastructure qu'ils ont construite, ce qui signifie l'utilisation pleine et effective de tous les créneaux. Les exploitants d'aéroports visent également à créer de nouvelles capacités pour répondre à la demande, mais pour diverses raisons, ils pourraient ne pas être en mesure de le faire.

2.2 L'attribution des créneaux touche également d'autres aspects, tels que les destinations desservies, la capacité des sièges d'avion, la concurrence, les retards, le niveau de service aux aérogares, la capacité de l'aire de trafic et le niveau de bruit et des émissions. Une attribution efficace des créneaux permet certes de mieux répondre à la demande des différents acteurs de l'industrie de l'aviation, mais cela ne suffit pas – les exploitants d'aéroports doivent prendre en compte le bien-être social et économique des consommateurs et des collectivités locales, qu'ils côtoient de façon quotidienne.

2.3 Par ailleurs, en raison des circonstances particulières des aéroports et des régions, une flexibilité adéquate serait nécessaire, pour tenir compte des règles locales, comme en témoigne le règlement de l'Union européenne sur les créneaux.

2.4 Un créneau aéroportuaire est actuellement défini comme « *une permission accordée par un coordonnateur à une opération planifiée, à utiliser la gamme complète des infrastructures aéroportuaires nécessaires à l'arrivée ou au départ d'un aéroport de niveau 3, à une date et une heure précises* ». (IATA WSG ; 7^e édition, chapitre 1.6.1.). La définition d'un créneau doit être explicite, non seulement en référence à l'avantage pour un exploitant d'aéronefs à utiliser l'infrastructure à une date et une heure données, mais aussi à l'égard de son obligation d'utiliser la capacité allouée. Or, selon les lignes directrices actuelles, la non-utilisation des créneaux horaires attribués (et partant de l'infrastructure aéroportuaire) n'entraîne aucune répercussion sur les compagnies aériennes durant la saison en cours, ce qui peut mener à une utilisation inefficace de la capacité de l'aéroport et avoir un impact économique pour la collectivité et l'exploitant de l'aéroport, ainsi que des conséquences négatives potentielles sur la concurrence à l'aéroport.

2.5 Indépendamment de la règle d'invalidation des créneaux non utilisés (« tu t'en sers ou tu le perds »), une arrivée ou un départ avant ou après l'heure prévue sans raison opérationnelle n'est pas défini en termes de créneau horaire clairement indiqué, et il revient à chacun des coordonnateurs de créneaux d'effectuer ces calculs en appliquant leurs propres normes et règles locales.

2.6 Dans le contexte du niveau croissant d'encombrement à un nombre toujours plus élevé d'aéroports, il convient de multiplier les débats entre les États et l'industrie, afin d'améliorer les méthodes actuelles d'attribution de créneaux et d'assurer l'utilisation la plus efficace de la capacité existante dans une perspective globale future. Nous constatons que les outils pour l'optimisation simultanée de critères différents sont disponibles (par exemple : effet sur la connectivité, sur l'exploitation d'aéroports plaque tournante, défis opérationnels, concurrence, et valeur économique) et peuvent permettre d'aboutir à un résultat optimal en fonction des objectifs d'efficacité définis.

2.7 Selon les lignes directrices actuelles de l'industrie, des critères importants pour l'utilisation efficace des capacités limitées, tels que les destinations desservies, la taille de l'aéronef ou la meilleure offre pour le public, sont écartés ou, au mieux, considérés comme des critères secondaires facultatifs. L'exploitant de chaque aéroport à créneaux coordonnés devrait être en mesure de donner la priorité aux critères secondaires aux fins d'application par le coordonnateur de l'aéroport, en fonction des circonstances.

2.8 Par ailleurs, il convient d'examiner les avantages que peuvent offrir d'autres méthodes d'attribution de créneaux. Les mécanismes du marché ont été utilisés dans d'autres domaines pour répartir des ressources limitées de la manière la plus efficace.

2.9 À cet égard, l'ACI est également d'avis que, lorsque de nouveaux accords de services aériens sont signés, il convient de ne pas y inclure l'octroi de créneaux pour les nouveaux services, afin d'éviter de déformer les priorités d'attribution et entraîner des répercussions non prévues sur d'autres services et opérateurs.

3. RECOMMANDATIONS À L'ASSEMBLÉE

3.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à convenir que les intérêts des exploitants d'aéroports devraient être pris en compte en même temps que les intérêts des compagnies aériennes, dans la définition de la politique d'attribution de créneaux et l'établissement de directives de l'industrie sur les créneaux, dans l'intérêt commun des passagers et des communautés ;
- b) à reconnaître les exploitants d'aéroports comme des acteurs importants dans les réglementations locales régissant l'attribution de créneaux, afin de répondre aux besoins de chaque aéroport et de ses utilisateurs. La coopération locale est avantageuse pour toutes les parties et améliore les résultats en termes d'efficacité de l'utilisation opérationnelle et économique des installations aéroportuaires ;
- c) à recommander l'amendement de la définition d'un créneau horaire d'aéroport et l'interprétation de l'attribution des créneaux, de manière à inclure non seulement l'autorisation de l'exploitant d'aéronef à utiliser l'infrastructure nécessaire, mais aussi son obligation d'utiliser la capacité allouée, avec des sanctions proportionnelles en cas d'abus intentionnel ;
- d) à recommander de confier à un groupe d'experts l'examen et l'évaluation des avantages potentiels de différentes autres méthodes d'attribution de créneaux aéroportuaires.